№9 (963) СЕНТЯБРЬ 2011 WWW.ZR.RU

За рулем

ВПЕРВЫЕ В НАШЕМ ТЕСТ-ДРАЙВЕ
KIA RIO ›40 **LADA GRANTA** ›22

+51°C ВНУТРИ ›82

ЖАРКИЙ ТЕСТ

LADA PRIORA
HYUNDAI SOLARIS
RENAULT SANDERO
VOLKSWAGEN POLO SEDAN

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 11009

ПРОВЕРИЛИ ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО ШЕСТИ МАРОК ›126

МЫ
ПРОЕХАЛИ **«ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»** ›226
ПЫТАЛИСЬ **ВСКРЫТЬ АВТОМОБИЛЬ** ›102
УЗНАЛИ ПРО **НОВЫЕ ШТРАФЫ И НАЛОГИ** ›202

Антон Чуйкин, главный редактор

КЛЮЧ ОТ ГОРОДА

Город, где я вырос, конфигурацией напоминает замочную скважину или открывалку пивной банки. Точнее, будет напоминать, если проект прирезания к Москве юго-западной «юбки» воплотится в жизнь.

В столице сосредоточено слишком много всего: власть, бизнес, образование, культура... И вот возникает идея разгрузить город, которому давно уже не хватает инфраструктуры: перебросим часть функций на окраину. Причем эта идея неожиданно озвучивается на столь высоком уровне, что впору сразу бросаться исполнять, не задумываясь о научном обосновании, последствиях, побочных эффектах и точных затратах.

Уверен, что функции передавать надо, но не перекладывать с одного места на другое, а полноценно развивать в других городах. Сейчас за образованием едут в столицу, за культурой в Москву, за покупками в Первопрестольную... А зачем ехать, если в Курске будет своя «бауманка», в Твери свои «золотые вавилоны», в Саранске свой МХАТ (кстати, МГУ там уже есть). Не изымать из Москвы деловую составляющую, а стимулировать развитие бизнес-центров в иных регионах.

Это уже заметно освободит Москву. А еще – не удивляйтесь – разгрузить бы ее от жителей. Ведь и так большинство москвичей приезжают на работу с окраин в центр. Половина жителей Подмосковья трудится в столице. Это естественный процесс – расселяться от центра, оставив его для бизнеса, культуры и отдыха. Примеров тому не счесть: и сама Москва, и большинство американских городов, и многие, многие европейские.

Так что давайте выносить за пределы МКАД не столичные функции, а жилищные. Не насильно, конечно. Строить дороги (это самое первое), метро, недорогое жилье... Боитесь, Москвы как города при этом не станет? А сейчас-то он есть?

«Город стал анахронизмом. Первоначально город был пристанищем того или иного племени, которое собиралось вместе, чтобы обороняться. Со временем его обнесли стеной. Потом стена исчезла, а город остался как центр торговли и ремесла. И просуществовал до нашего времени, потому что люди были привязаны к месту работы, которое находилось в городе. Теперь условия изменились. В наше время сто миль – меньше, чем пять в тридцатые годы.

Теперь нет больше необходимости жаться в городе. Начало положил автомобиль... Люди потянулись за город, подальше от духоты, на свой, отдельный участочек в предместье».

Клиффорд Саймак, «Город»

КРУПНЫМ ПЛАНОМ
Ключ от города 3
НОВОСТИ 12, 108, 222

АВТОМОБИЛИ

СТАРТ С ХОДУ
ЗР опробовал «Ладу-Гранта» 22
ОДИН ЗА ВСЕХ?
Тест «Ситроена-С4», «Рено-Меган», «Пежо-308» 26
ФОТО НА РОССИЙСКИЙ ПАСПОРТ
Новый «Киа-Рио» накануне старта 40
МАЛЕНЬКИЙ
«Ауди-Q3» 50
ВО ВСЕОРУЖИИ
«Опель-Инсигния» российской сборки 56
БОЕВАЯ ЕДИНИЦА
БМВ 1-й серии 58

«РЫСЬ» – НЕ ДЛЯ КАЖДОГО
Особая версия «Лады 4×4» 64
ПЕРЕМЕНА МЕСТ
«Сузуки-SX4» венгерского производства 66
АРА РАД!
«Мазда CX-7» в бюджетной версии 68
В ГУЩЕ СОБЫТИЙ
«Субару-Форестер» с новыми моторами 72
БЕЗ ЛОЖНОЙ СКРОМНОСТИ
Обновленный «Ягуар-XFR» 74
НА НЕВЕДОМЫХ ДОРОЖКАХ
Пробег по России на «Вольво-V60» 76
ПЛАТА ЗА ИМИДЖ
«Форд-Мондео Спорт» 80
СОЛЬ ЗЕМЛИ
Жаркий тест «Хёндай-Солярис», «Лады-Приора», «Фольксвагена-Поло», «Рено-Сандеро» 82

КУРЬЕР

ВЫ НАМ ПИСАЛИ 96
В ПЕРВЫЙ РАЗ
Читатели вспоминают 100

АВТОРЫНОК

МЕДВЕЖЬЯ УСЛУГА
Вскрываем автомобиль 102
МИНИМАЛЬНЫЕ ПОТЕРИ
Потеря стоимости: класс мини 106
«ХОНДА CR-V» vs. «ТОЙОТА-RAV4»
Сравниваем комплектации 112
КАВКАЗСКИЙ ПЛЕННИК
«Лифан-Солано» в парке ЗР 118

СПЕКТРАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ
«Киа-Спектра» в парке ЗР – итоговый отчет за 140 000 км 120

АРОМАТ ЗРЕЛОСТИ
«Хёндай-Гетц» в парке ЗР 124

КОМПОНЕНТЫ

СТАВИМ НА ЗЕРО
Экспертиза дизельного топлива 126

КОНТАКТНАЯ ПОДДЕРЖКА
Держатели для гаджетов 130

МАГИЯ ТЕСЛЫ
Аккумуляторы из Сербии 132

ВОТ И ЛЕТО ПРОШЛО...
Тест зимних шин 175/65R14 134

СЕКРЕТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
Спецболты и гайки для колес 144

НАША МАРКА
Шина «Кордиант-Полар SL» 146

ДУХИ ПРЕСНОГО МОРЯ
Шина «Мишлен-Латитюд Х-Айс Норт 2» 148

ЗАПРАВЛЕНЫ В ПЛАНШЕТЫ
Планшетный компьютер в машине 150

НОВЫЕ ТОВАРЫ 154

ТЕХНИКА

СИМВОЛ МИНУВШЕГО ВЕКА
«Жигули» в жизни страны 156

ПАТРИОТИЧЕСКИЙ МАРШ
Модернизация «УАЗ-Патриот» 166

ЧУВСТВО ТАКТА
Необычные конструкции ДВС 168

СТАТЬЯ РАСХОДОВ
Экономичность на бумаге и в жизни 172

НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ 178

РЕМОНТ И СЕРВИС

ЛЮБИМЕЦ СЕРВИСА
Тест-ремонт «СанЙонга-Актион» 182

ТРУБОЧИСТ ДЛЯ ДИЗЕЛЯ
Сажевые фильтры 186

КУДА КРИВАЯ ВЫВЕЗЕТ?
От чего зависит устойчивость 188

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 190

ЗДЕСЬ КЛИМАТ ИНОЙ!
Конкурс знатоков-технарей 192

ОРУЖЕЙНАЯ ПАЛАТА
«Мицубиси-Кольт» в деталях 194

БЕЗОПАСНОСТЬ

С НОВЫМ ГОДОМ!
Изменения в законах и налогах 202

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ДОБДД 204

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

50 «Ауди-Q3»
58 БМВ 1-й серии
268 БМВ-327
156 ВАЗ-2101–2107
76 «Вольво-V60»
40 «Киа-Рио»
120 «Киа-Спектра»
22 «Лада-Гранта»
82 «Лада-Приора»
64 «Лада-Рысь»
118 «Лифан-Солано»
68 «Мазда CX-7»
216 «Мерседес-Бенц Актрос»*
194 «Мицубиси-Кольт»
242 «Ниссан GT-R»
214 «Пежо-Партнер Типи»*
26 «Пежо-308»
220 ПСА-Т ИВЕКО*
26 «Рено-Меган»
182 «СанЙонг-Актион»
26 «Ситроен-С4»
72 «Субару-Форестер»
66 «Сузуки-SX4»
112 «Тойота-RAV4»
166 «УАЗ-Патриот»
82 «Фольксваген-Поло»
80 «Форд-Мондео»
124 «Хёндай-Гетц»
82, 88 «Хёндай-Солярис»
112 «Хонда CR-V»
74 «Ягуар-XFR»

*Грузовик.

Проверка наличия и состояния запасного колеса. 8

С ЖЕЗЛОМ НАПЕРЕВЕС
Дело о произволе инспектора 206

ПРАВО НА ВЫЕЗД
Документы для загранпоездки 208

ЭКОНОМИКА

ПОДЪЕМНАЯ СИЛА
Продажи авто в 1-м полугодии 210

ВДОЛЬ ПО ПИТЕРСКОЙ
Реконструкция трассы М10 212

ГРУЗОВИКИ

СЕГОДНЯ И ЕЖЕДНЕВНО
«Пежо-Партнер Типи» 214

ИНАЯ ГАЛАКТИКА
Новый «Мерседес-Бенц Актрос» 216

ТОЛЬКО ВПЕРЕД!
Пожарный ПСА-Т ИВЕКО 220

СПОРТ

«ДАКАР» ОТДЫХАЕТ
ЗР выступил в ралли-рейде «Шелковый путь» 226

ОБЪЕДИНИТЬ, ЧТОБЫ ВЫЖИТЬ
Перспективы чемпионата мира по ралли 232

ПАРК ЮРСКОГО ПЕРИОДА
Гоночные тягачи на «Смоленском кольце» 236

ПАДДОК
Новости спорта 240

БОЙ С ТЕНЬЮ
Обновленный «Ниссан GT-R» 242

НА ГРЕБНЕ МОДЫ 248

БЕЗ ГРАНИЦ

ЗВЕЗДНАЯ БОЛЕЗНЬ
Тест радиоуправляемых моделей 252

В ШАГЕ ОТ КОСМОСА
Испытатель ЗР в невесомости 256

ДЕТСКАЯ ПЛОЩАДКА
Фестиваль скорости в Гудвуде 260

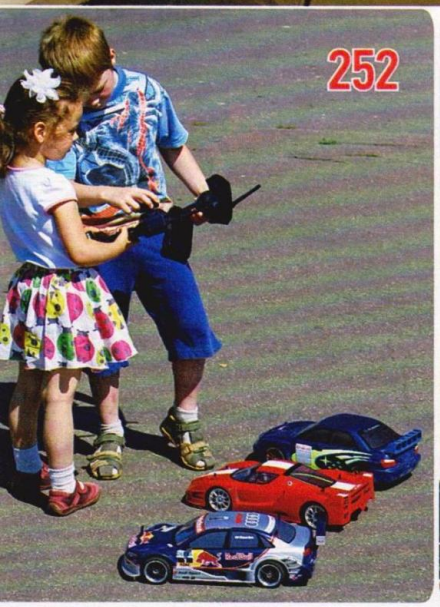
ПЕЧКИН, ПУШКИН И ПЕТР
Знакомство с Луховицами 264

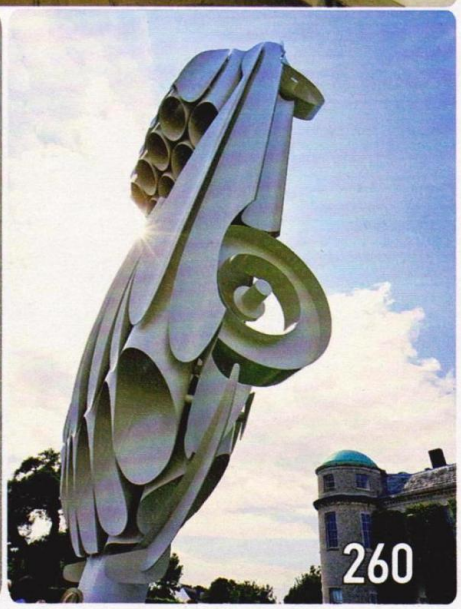
ПОД НЕБОМ ГОЛУБЫМ
БМВ-327 268

ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»-2012

КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ-ПРЕТЕНДЕНТОВ 274

АНКЕТА И ИНСТРУКЦИЯ ПО ГОЛОСОВАНИЮ 278





АВТОВАЗ РАСЩЕДРИЛСЯ

Универсал, разработанный на базе «Рено-Логан MCV», получил в России имя «Лада-Ларгус». В переводе с латыни *largus* означает «щедрый». Летом с конвейера АВТОВАЗа сошли первые пять машин пилотной партии; серийный выпуск начнется во втором квартале 2012 года. Предусмотрено три модификации: 5- и 7-местный пассажирские автомобили, а также фургон. Цены будут в диапазоне от 340 тыс. до 460 тыс. руб. Бензиновый двигатель объемом 1,6 л известен по «Логану» и «Сандеро». Среди опций, входящих в ту или иную комплектацию новинки, есть регулируемое по высоте сиденье водителя, ABS, кондиционер, CD-ресивер, фронтальные и боковые подушки.

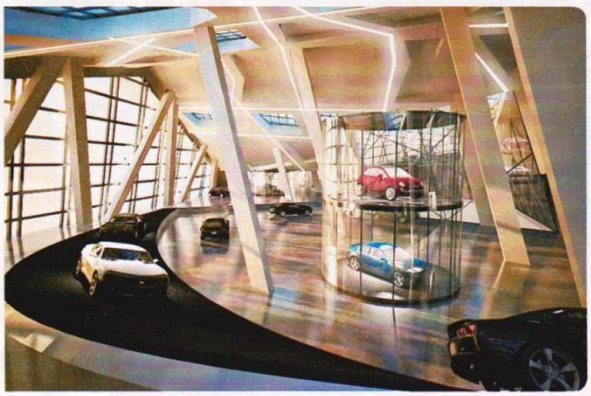
Внешне автомобиль практически не отличается от франко-румынского прародителя, за исключением облицовки радиатора и внутренних панелей дверей.

ВСЕ НОМЕРА «ЗА РУЛЕМ» НА САЙТЕ WWW.ZR.RU

С сентября на нашем сайте открывается доступ к полному архиву журнала – мы отсканировали все номера начиная с 1928 года. Теперь наши верные почитатели смогут легко найти любую статью. Для этого вскоре заработает и новая система поиска. Кроме того, на экране в левой колонке отображается оглавление номера с гиперссылками на размещенные в нем материалы.

ДОМ ВЕТЕРАНОВ ДОРОГ

Студентка Московского архитектурного института Евгения Цыганкова защитила дипломный проект на тему реконструкции Московского музея ретроавтомобилей на Рогожском Валу. Это попытка способствовать созданию в Москве обширной яркой экспозиции международного уровня. Проект предусматривает реконструкцию существующего корпуса – памятника советской архитектуры (охранного статуса он, правда, не имеет) и строительство новых корпусов с выставочными залами, подземным паркингом на 420 машиномест, реставрационными мастерскими, лекционным залом. Общая площадь выставочного пространства – 110 тыс. кв. м. По проекту в музее должно разместиться 300 с лишним экспонатов. Дело за малым – привлечь инвесторов. Но в первую очередь интерес к проекту должны проявить, конечно, московские власти.



ПРЕДЪЯВИТЕ... СПРАВКУ!

Минздравсоцразвития РФ подготовило законопроект, который обяжет водителей иметь при себе медицинскую справку и предъявлять ее вместе с правами. При этом проходить медосмотр придется каждые пять лет. А для профи, занимающихся перевозкой пассажиров, введут еще более жесткие правила: они должны будут проходить комиссию гораздо чаще. Нет справки? Лишитесь прав! Надеемся, что эта инициатива так и останется в статусе проекта – курьезного, ведь подобной практики нет нигде в мире.

150477

Приложение № 1

Код формы по ОКУД

Код учреждения по ОКПО

Медицинская документация. Форма № 083у-89
Утверждена Минздравом СССР
29 сентября 1989 г. № 555

МЕДИЦИНСКАЯ СПРАВКА № 6609
(для представления в Госавтоинспекцию)

ФАМИЛИЯ Нержорский
ИМЯ Игорь
ОТЧЕСТВО Александрович
ГОД РОЖДЕНИЯ 1967
МЕСТО РАБОТЫ

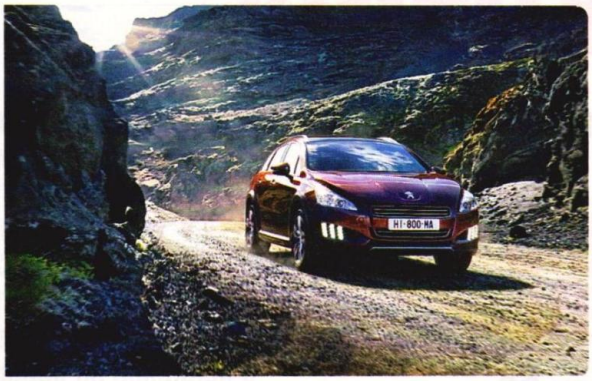
Проходил медицинское освидетельствование:
13 августа 20 09 г.
20 г.
20 г.
20 г.

ЗАСЕКАЕМ ВРЕМЯ

Генпрокуратура предложила установить нормативы времени для инспекторов, которые выезжают к месту ДТП. Сегодня нормативы есть лишь для происшествий, в которых люди получили ранения или погибли. Согласно приказу МВД РФ в Москве и Санкт-Петербурге на такое ДТП инспекторы должны прибыть в течение 20 минут после вызова, в других городах – не позже чем через 15 минут, на федеральных дорогах – за 20 минут, а в прочих населенных пунктах и на других автодорогах должны уложиться в час. Генеральная прокуратура настаивает, чтобы в МВД разработали нормативы прибытия экипажей ДПС на все без исключения аварии, ведь ожидание порой растягивается на многие часы, создает помехи движению.

ЭЛЕГАНТНЫЙ ГИБРИД

В будущем году на рынок выйдет гибридный кроссовер «Пежо-508 RXH» – вершина линейки 508. Его вертикальные дневные ходовые огни ассоциируются, по замыслу дизайнеров, с хищными кошачьими когтями и делают облик авто еще агрессивнее. Нет особого смысла описывать приметы роскоши в интерьере топ-версии, остановимся на силовом агрегате. Это комбинация 2-литрового дизеля мощностью 163 л.с. спереди и электромотора в 37 л.с. сзади. Вместе они выдают крутящий момент 450 Н·м, и это очень серьезно! Можно себе представить соответствующую динамику, а вот совсем, казалось бы, не соответствующий ей расход топлива в 4,2 л/100 км представить трудно. Все это, однако, удастся проверить вскоре после франкфуртской премьеры – весной будущего года, с началом продаж.



НОВЫЙ CR-V

Полностью новое поколение «Хонды CR-V» появится в Европе осенью будущего года, месяцев на девять позже, чем в США. А пока компания не удержалась и опубликовала фотографию одноименного концепта, которая дает представление о дизайне будущей серийной модели. Она выглядит эффектнее, аэродинамика улучшилась.

Что касается двигателей, то «Хонда» обещает, что они станут более экономичными и экологичными – в полном соответствии с нынешними тенденциями.

МОТОР БЕЗ ВАРИАНТОВ

Кроссовер «Кадиллак-SRX» с августа получил новую 3,6-литровую «шестерку» LFX с непосредственным впрыском, развивающую 308 л.с. И ничего другого под его капотом найти не удастся. Специальной кнопкой можно включить режим *Eco*, если хочется доехать до цели не быстрее, а дешевле. Ревизии подверглись также подвеска и шумоизоляция, привод может быть как полным, так и передним. Всё в новом SRX работает автоматически: подвеска подстраивается к дорожному покрытию, фары – к поворотам, а тормоза координируют свою работу... с дворниками: в дождь их настройка меняется по команде датчика, управляющего стеклоочистителем.

МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ И ЭКОНОМИЧНЫЙ

На этих двух китах, по мнению маркетологов, будет держаться успех новой «Тойоты-Ярис». По сравнению с предшественницей она прибавит в длину миллиметров сто. Сильно наклоненное ветровое стекло обеспечивает лучший в классе аэродинамический показатель $C_x = 0{,}287$. Несмотря на компактные размеры, в ней есть место для 286 л поклажи. Седоки смогут насладиться множеством функций, заложенных в весьма продвинутую по нынешним меркам аудиосистему. Двигатель предлагают выбрать из пары бензиновых с регулируемыми фазами – объемом 1,0 или 1,33 л. Альтернатива им – 1,4-литровый турбодизель. В Европе цены будут начинаться с 11 075 евро.

КОРОТКО

С августа 2012 года начнутся продажи «Лады-Калина» с автоматической коробкой передач. Причем будут предложены варианты коробок: одна – разработанная «Ниссаном», вторая – отечественная.

По итогам июня российский авторынок стал вторым в Европе, уступив лишь германскому. Россияне приобрели 230,1 тыс. авто против 288 тыс., купленных немцами. А по итогам полугодия мы на третьем месте – после Германии и Франции.

Ульяновский моторный завод начал выпуск новой модификации двигателя УМЗ-4216-70 для автомобилей «Газель-Бизнес» и «Соболь-Бизнес». В нем вместо двух клиновых ремней использован один поликлиновой с автоматическим натяжителем, что позволило применить более мощный генератор на 115 А и вдвое увеличило ресурс ремня – до 80 тыс. км.

В 2011 году в Москве и области будут введены в эксплуатацию первые 28 зарядных станций для электромобилей. А всего в ближайшие три-четыре года Москве понадобится не менее 3 тыс. электро-АЗС. Только в этом случае можно рассчитывать на то, что столичные предприятия и жители начнут пересаживаться на электромобили.

Росстандарт узаконил новые параметры дефектов дорожных покрытий. Теперь ямы длиной 1,5 м, глубиной 7 см и шириной 50 см считаются нормальными, то есть не требующими срочного ремонта. Если от такой ямы пострадает автомобиль, добиться компенсации от дорожников не удастся.

ЛИЦО МАРКИ

Во Франкфурте представят обновленный «Рено-Твинго» с дизайном, переработанным Лоуренсом ван дер Акером. Это первый серийный «Рено», воплощающий новую дизайнерскую философию марки. Обращают на себя внимание подчеркнуто выделенный ромб эмблемы на передке, фары и противотуманки. Разумеется, до официальной премьеры больше никакой информации в прессу не дают – ждем до сентября!

НЕБЕСНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Японская «Мазда» наконец разродилась компактным кроссовером CX-5. Автомобиль будет официально представлен в сентябре на автосалоне во Франкфурте и поступит в продажу на основных рынках в начале 2012 года. Автомобиль станет проводником новейших фирменных технологий «СкайАктив». Два его двигателя – 2-литровый бензиновый и 2,2-литровый дизельный – будут обладать необычно высокой в первом случае и необычно низкой во втором степенью сжатия: 14 единиц.

ЛИНЕЙКА ПЯТАЯ, ОБНОВЛЕННАЯ

Купе «Ауди-А5» подверглось серьезному фейслифтингу. Его разновидности – пятидверный «Спортбек», кабриолет и заряженный S5 – также получили высокотехнологичную начинку в части двигателей, полного привода и бортовой электроники. Все моторы (их семь) – с непосредственным впрыском топлива. Среди последних появилась новинка – 1.8 TFSI мощностью 170 л.с. Если говорить об экономичности, то она выросла на 11% для всех комбинаций мотора и коробки передач. Общим местом стало наличие систем «старт-стоп» и рекуперации энергии при снижении скорости. А вот электромеханический серворуль появился на А5 впервые.

Все переднеприводные версии линейки оснащены электронной блокировкой дифференциала, а полноприводные – межосевым дифференциалом с селективным управлением крутящим моментом. При необходимости можно направить на передние колеса до 70%, на задние – до 85% тяги. Система управления динамикой автомобиля «Ауди драйв селект» обрабатывает информацию от ЭУРа, педали газа, коробки-автомата и климат-контроля, отключая его при разгоне.

КТО ПРИЮТИТ ФИАТ

Итальянский концерн ФИАТ продолжает поиски партнеров для сборки в России автомобилей. По данным газеты Corriere della Sera, сейчас изучают три потенциальные площадки, где можно было бы построить новый завод: в Нижнем Новгороде, Санкт-Петербурге и Подмосковье. К сожалению, переговоры о партнерстве с «Группой ГАЗ» закончились ничем. На собственном заводе ФИАТ рассчитывает ежегодно собирать до 120 тыс. вседорожников «Джип» («Крайслер» теперь принадлежит ФИАТу). Сборка легковых и коммерческих автомобилей марки ФИАТ продолжится на мощностях компании «Соллерс» в Татарстане еще минимум год.

КОЛОНКА АВТОБИЗНЕСА

Концерн «Фольксваген» получил одобрение на строительство двух новых заводов в Китае. Эти производственные площадки рассчитаны на выпуск 300 тыс. автомобилей в год. Таким образом, в КНР будет 11 заводов «Фольксвагена».

Японская компания «Сузуки» планирует потратить 40 млрд. иен на перенос сборочных мощностей с побережья вглубь страны. Это будет сделано, чтобы обезопасить бизнес в случае нового разрушительного цунами.

Американское отделение «Форда» очень довольно результатами работы в социальных сетях. Первым опытом стал дебют нового поколения вседорожника «Эксплорер» не на очередном мотор-шоу, а на специальной страничке «Фейсбука». Результат превзошел все ожидания – более миллиона посещений!

Марка «Мерседес-Бенц» планирует вложить 2 млрд. долл. в расширение американского филиала в Алабаме. Модернизация позволит освоить производство нового поколения С-класса в США. Так «Мерседес-Бенц» попытается ответить на успех БМВ – заокеанского лидера в премиум-сегменте.

Европейское отделение «Дженерал моторс», группа «Опель/Воксхолл», в 2010 году потеряло 1,6 млрд. долларов. Несмотря на проблемы, американцы отвергают любые слухи о продаже европейского бизнеса и обещают сделать свое отделение прибыльным уже в следующем году.

Обанкротившийся норвежский производитель городских электромобильчиков «Синк» достался питерскому предпринимателю Борису Зингаревичу, совладельцу лесопромышленной группы «Илим» и владельцу контрольного пакета акций американской компании Ener1, выпускающей литий-ионные батареи. По данным газеты «Коммерсант», приобретение обошлось в 51 млн. евро.

ЭЛЕКТРООФИС НА КОЛЕСАХ

Концепт-кар «Рено-Френдзи», подготовленный к премьере на автосалоне во Франкфурте, – это электромобиль с двойной сущностью. Ведь и в нашей жизни личное и профессиональное тесно переплетаются. По словам директора по дизайну концепт-каров Акселя Брёна, «он эффективен и современен в роли рабочего инструмента, но вместе с тем спортивен и отлично подходит для семейных поездок, поскольку комфортен».

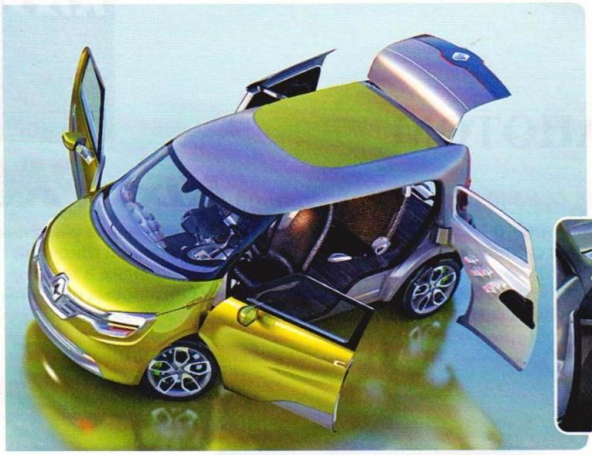
«Мир работы» сосредоточен со стороны пассажира, «мир семьи» – со стороны водителя.

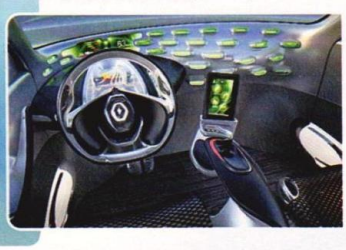
В будние дни адаптировать «Рено-Френдзи» к потребностям делового человека помогает большой внешний экран, на который можно выводить полезные сообщения для окружающих – типа «Идет доставка» или «Вернусь через пять минут». Основой центра коммуникации послужил планшет «Блэк Берри Плейбук».

Размещенные в порожках датчики автоматически регистрируют погрузку-разгрузку упаковок с метками, содержащими сведения о товаре и адрес доставки.

В выходные автомобиль преобразуется в семейный транспорт с комфортабельным пассажирским сиденьем спереди и большим диваном сзади. Расположившись на нем, дети могут смотреть фильмы или играть в игры на сенсорном планшете, который выдвигается из спинки водительского кресла. И даже рисовать на доске, встроенной в раздвижную дверь.

Электромобили бесшумны, поэтому для «Френдзи» придумали искусственный звук. Точнее, звуки, ибо двойная сущность авто потребовала разработать два варианта тонов – для грузового и для пассажирского режимов.





БЫСТРЕЕ НЕ НАЙТИ

В конце года в США обещают начать продажи самого быстрого в мире автомобиля «Шелби-SSC Туатара». Чтобы разогнать его до планируемых 440 (!) км/ч, потребовался новый 7-литровый 8-цилиндровый монстр мощностью 1350 л.с. с двумя турбинами. Силовая структура новинки алюминиевая, а кузов карбоновый. Вообще, карбон тут встречается повсюду: из него изготовлены колесные диски, а в тормозных он трудится на пару с керамикой.

Приобрести это чудо можно будет примерно за миллион долларов.

РЕШЕТКА, БАМПЕРЫ, НАВИГАТОР

Это основные элементы вседорожника «Хонда-Пилот Туринг», подвергшиеся пересмотру в 2012 модельном году. В продажу на рынок США модернизированный автомобиль поступит в сентябре. Что касается двигателя, то здесь перемен не ожидается: вероятно, под капотом останется проверенная 3,5-литровая «шестерка» в 249 л.с.

КОРОТКО

800 комплексов автоматической видеофиксации нарушений ПДД установят в Москве до 2014 года. Таким образом, за три года их количество возрастет в 30 раз.

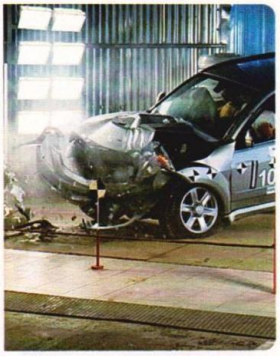
1 полоса и карманы для разъезда – такой стандарт для сельских дорог намерены утвердить в Росавтодоре до конца текущего года. Сейчас ГОСТ допускает строительство лишь двухполосных дорог, что, естественно, обходится намного дороже.

50 000 автомобилей «Лада-Приора» сойдут до 2016 года с конвейера аргунского завода «Пищемаш». К сборке приступили в сентябре, и до конца года в Чечне выпустят около 400 «приор».

8 процентов топлива позволят сэкономить новые амортизаторы, придуманные учеными Нью-йоркского университета. Если сегодня жидкость бесполезно переводит энергию в тепло, то здесь будет работать электромагнитная индукция. Выработанное электричество пойдет на подзарядку батареи. Причем чем хуже дорога, тем больше ток.

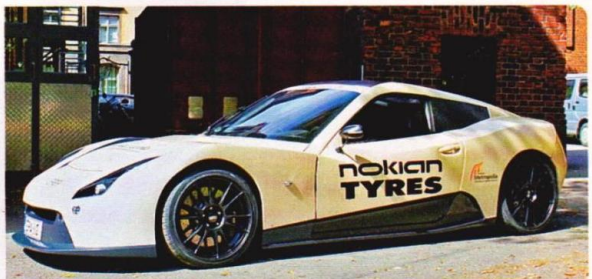
10 000 поддельных ремней «КонтиТех» уничтожено в ходе акции против фальсификаторов в Объединенных Арабских Эмиратах. Их дизайн и упаковка были тщательно скопированы с оригинала, чего, увы, не скажешь о качестве. Фирма призывает все ремонтные мастерские заказывать ремни только у официальных дилеров: лишь так можно поставить заслон плагиаторам.

10 дней будет отведено на обжалование штрафа согласно новым поправкам к Кодексу об административных правонарушениях. Если в течение месяца нарушитель не захотел оплатить штраф до 1000 руб., сумма автоматически увеличится еще на тысячу. Более высокие просроченные штрафы просто вырастут в два раза.



ОНИ НАУЧИЛИСЬ!

В конце июля на автомобильном полигоне НАМИ в подмосковном Дмитрове разбили новенький «Грейт Уолл-Ховер Н5». Нет, речь не о неловком испытателе, а о стандартном сертификационном крэш-тесте на скорости 56 км/ч. Нужно сказать, что фронтальный удар с частичным перекрытием «китаец» выдержал с честью: передок, как и положено, смялся, но пассажирская ячейка практически не деформировалась: двери после удара легко открывались и запирались, на крыше не было видно деформации, ветровое стекло лишь слегка треснуло. Манекены четко впечатались головами в эйрбеги и не получили сколько-нибудь серьезных повреждений. В общем, картина разительно отличалась от той, какую представляли собой побывавшие в такой переделке китайские авто прошлых лет.



БЫСТРО, НО НЕДАЛЕКО

Разработанный студентами Хельсинкского университета электромобиль ERA удивляет своими возможностями. Ведь он расходует на 100 км всего 14,5 кВт·ч энергии, что в пересчете на бензин соответствует аппетиту в 1,6 л/100 км! При этом машина разгоняется до сотни за 6 с, ее максималка – 220 км/ч.

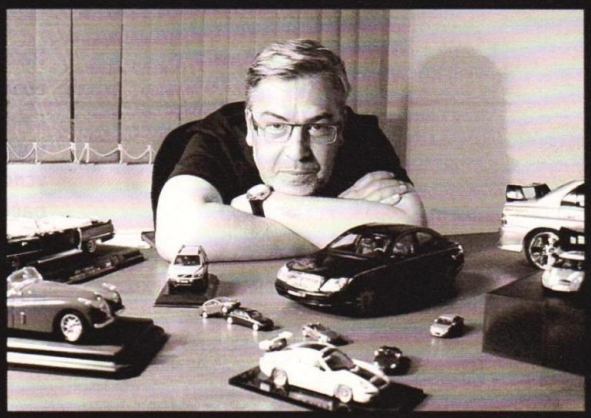
Такими данными болид обязан четырем мотор-колесам, развивающим в сумме до 449 л.с., прогрессивным литий-титанатовым аккумуляторам, экономичным шинам «Нокиан» и очень легкому кузову.

Наверное, такой электромобиль недешев, зато все тот же 100-километровый пробег обходится всего в 3,48 евро (при европейских ценах на электроэнергию) против обычных для спорткаров с аналогичными параметрами 11,63 евро за бензин. Единственный минус: запас хода в 200 км пока в 2–2,5 раза проигрывает автомобильному.

КАКИМ СТАНЕТ «ФЕРРАРИ»

Победу во всемирном конкурсе дизайна для «Феррари» – Ferrari World Design Contest 2011 – одержали студенты Сеульского национального университета. Второе и третье места достались участникам из Турина и Лондона. Президент «Феррари» Лука ди Монтедземоло убежден, что некоторые из предложенных победителями инноваций будут определять в будущем облик итальянского суперкара.

В Москве на 51-м году жизни скоропостижно скончался наш друг и коллега, главный редактор русской версии журнала «Топ Гир» Николай Качурин. Мы хорошо знали его еще с конца 1980-х, когда, являясь сотрудником Союза журналистов СССР, Николай помог нам подготовить транссахарский пробег на «нивах» и сам принял в нем непосредственное участие. Позже автомобильная журналистика целиком поглотила Николая. Он участвовал в создании различных изданий внедорожной тематики, долгое время являлся заместителем главного редактора журнала «Автопилот», а с 2004 года возглавлял русскоязычный «Топ Гир». Светлая память о Николае Качурине навсегда останется с нами. Приносим искренние соболезнования друзьям, коллегам и близким покойного.



КОРОТКО

Политкорректность принимает порой причудливые формы. Так, обербургомистр немецкого Хамма ополчился на зеленого светофорного человечка за то, что он представляет лишь мужскую половину пешеходов. А где же бегущая женщина? Непорядок!

Стремительно растущее население побудило власти Индии прибегнуть к необычным стимулам снижения рождаемости. Каждый житель штата Раджастан, согласившийся на бесплатную стерилизацию, может поучаствовать в розыгрыше автомобилей «Тата-Нано».

Повторить успех «Порше» намерены «Ягуар» и «Бентли», предложив потребителям вседорожники под своими марками. При этом «Ягуар» позаимствует наработки «Ленд-Ровера», а что касается «Бентли», то его ныне возглавляет Вольфганг Дюрхаймер, перешедший сюда с поста главного конструктора «Порше».

Первый навигатор для электромобилей представила компания Pioneer. Его особенностью является прокладка маршрута с учетом имеющихся зарядных станций и возможностей максимально экономного расходования энергии за счет рекуперации при сбросе скорости. В Японии это уже актуально: здесь к 2012 году в строй войдут более 10 000 электро-АЗС.

Компания «Форд», приступила к установке в серийные автомобили надувных ремней безопасности для задних сидений. Такой ремень лучше распределяет давление по телу седока, и, главное, им приятнее пристегиваться. Новые ремни уже установлены в «Эксплорере», на очереди «Флекс» и другие модели фирмы.

СТАРТ С ХОДУ

Первое наше знакомство с «Ладой-Гранта» произошло три месяца назад (ЗР, 2011, № 6). А теперь **Максим Сачков** проехал за рулем новинки и узнал эксклюзивные подробности о доводке шасси. Продажи «Гранты» стартуют в конце этого года; тогда же пять автомобилей вручим читателям, чьи анкеты для голосования в Гран-при «За рулем» окажутся счастливыми. Фото **Константина Якубова**.

ГРАН-ПРИ 2012 За рулем

Призы читателям. Пять автомобилей «Лада-Гранта» обретут владельцев 23 декабря 2011 года.

Scher-Khan

Наверное, я первый журналист, которому удалось не только опробовать «Гранту», но и сравнить ее в поведении на дороге с «Калиной» – прямой родственницей и предшественницей. Полигон АВТОВАЗа отлично подходит для этих целей: подъездные дороги очень похожи на большинство российских трасс. Тут и ровные участки с быстрыми виражами, и мелкие канавки, и трещинки, стыки, волны.

Сначала прыгаю в «Калину». Ее жестко потряхивает на неровностях, в поворотах возникает избыточная поворачиваемость, которую приходится корректировать малоинформативным, легким рулем. Ощущения, знакомые еще по моему редакционному универсалу. Теперь пересаживаюсь в «Гранту»...

Над шасси основательно потрудились, чувствую сразу. На руле появилось усилие – стало проще нащупать траекторию. Конечно, чуть большая прозрачность не помешала бы. Но это если сравнивать «Гранту» с зарубежными аналогами, в первую очередь с «Рено-Логан». А от отправной точки – «Калины» – «Гранта» сделала хороший шаг вперед. Хотя перед испытателями из бюро доводки стояла непростая задача: взять за основу имеющееся (далеко не идеальное) шасси и выжать из него максимум возможного при минимуме затрат.

Например, «Гранта» иначе стоит в поворотах и охотнее реагирует на команды водителя, меньше кренится, стабильнее ведет себя на дуге. Передняя и задняя подвески стали работать более согласованно – исчезла склонность к заносу, автомобиль плавно соскальзывает наружу четырьмя колесами.

Как доводчикам удалось достичь этого? Первым делом был подкорректирован продольный угол наклона оси поворота колеса (кастор), его увеличили до 2°45'. Известно: чем

За рулем
купи авто
ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР
РЕАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ
ГАЗЕТА За рулем Регион
За рулем.РФ

Двухдиновую аудиосистему и щиток приборов с навигацией для опытных «грант» в люкс-исполнении позаимствовали у «Приоры» и «Калины». На серийных экземплярах эти элементы будут оригинальными.

Интерьер версии «Стандарт». С таким салоном самые дешевые «гранты» пойдут с конвейера.

«ГРАНТА» – ЭТО НЕ РАБОТА НАД ОШИБКАМИ, ДОПУЩЕННЫМИ ПРИ РАЗРАБОТКЕ «КАЛИНЫ». ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ ПО УРОВНЮ И ПРОРАБОТКЕ КОНСТРУКЦИИ БЛИЖЕ ВСЕХ ПРОЧИХ ВАЗОВСКИХ МОДЕЛЕЙ К ЗАРУБЕЖНЫМ АНАЛОГАМ.

В комплектации «Люкс» устанавливают тормоза с ABS «Бош» нового, девятого поколения и ассистентом торможения. За дополнительную плату список электронных помощников впервые для тольяттинских моделей пополнит система стабилизации.

В недалекой перспективе на «грантах» появятся обогрев ветрового стекла, боковые подушки безопасности, датчик дождя и автоматическое включение фар, парктроник, спутниковая навигация.

Приборный щиток для недорогих версий: незамысловатый, зато удобный.

этот показатель больше, тем у колеса выше стабилизирующий момент и тем охотнее оно возвращается в «нулевое» положение, а водитель лучше чувствует автомобиль. Но увеличить кастор у «Гранты» до нужного показателя не позволяла «калиновская» платформа – шины начинали цеплять за арки.

Изменить наклон стойки помогла новая верхняя опора со смещенным назад креплением стойки от немецкой фирмы «Анвис Рус». Не ограничившись подбором оптимальных характеристик стоек, установили более жесткий передний стабилизатор поперечной устойчивости (толщина 22 мм вместо прежних 20 мм). Причем изменен не только его диаметр, но и геометрия (у «Калины» стабилизатор огибает систему выпуска, у «Гранты» проходит под трубой).

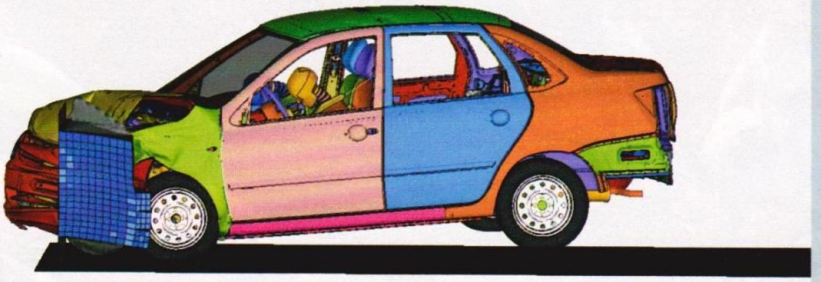
На «гранты» с усилителем руля будут устанавливать новые, «короткие» рейки (число оборотов от упора до упора 3,1), но в самой доступной комплектации, где нет усилителя, оставят «длинный» руль (4 оборота) и прежний, как у «Калины», кастор – иначе повернуть колеса сможет только физически сильный человек. Соответственно и вести себя на дороге машина без усилителя будет несколько иначе.

Кстати, об усилителях. Для «Гранты» пока подготовлено два узла: один – корейской фирмы «Мандо», а второй, безредукторный, – отечественный, от калужской «Автоэлектроники». От «калиновских» ЭУРов оба отличаются более мощными электромоторами и иным программным обеспечением.

Ровный асфальт заканчивается, и тут понимаю, что при доводке внимание обращали не только на управляемость. Дорожная мелочь, которую «Калина» тщательно собирает подвеской и передает на кузов, пролетает под колесами «Гранты» почти незаметно. На ямках покрупнее и кочках нет ожидаемых жестких ударов – машину потряхивает, но без прежнего дискомфорта. При этом энергоемкость подвесок явно не стала ниже.

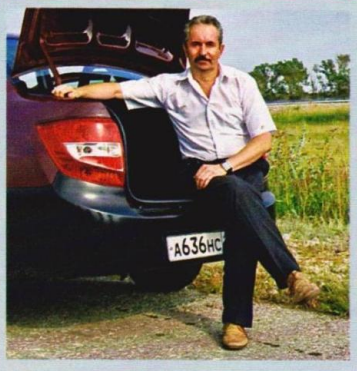
Чтобы достичь требуемого комфорта, при доводке тщательно подбирали характеристики различных

Работу над модернизацией шасси начинали на «калинах», позже построили так называемый образец «серии 100» – прототип с кузовом «Гранты».



Сделать новый автомобиль за два с небольшим года помогли готовая платформа «Калины» и современные методы компьютерного проектирования. Многие реальные испытания, в том числе и крэш-тесты, заменили виртуальными аналогами.

На «Гранте» обкатывают модернизированную коробку передач с многоконусными синхронизаторами, новым верхним механизмом выбора передач и тросовым приводом. Результат: ходы короче, переключения четче. В серию такой агрегат пойдет ближе к концу года.



Сергей МЕДИНЕЦ, главный конструктор проекта «Лада-Гранта»

Работы по доводке «Гранты» мы начали осенью 2009 года на четырех ходовых макетах – «Лада-1118» («Калина» с кузовом седан. – *Ред.*) с оригинальными узлами и агрегатами «Гранты». Эти машины мы использовали для доводки аэродинамических показателей, систем охлаждения, отопления и вентиляции, виброакустических параметров. Большую часть времени посвятили ходовой части. Все оригинальные элементы подвески сделали на нашем экспериментальном производстве совместно с потенциальными поставщиками стоек, амортизаторов, верхних опор. Чтобы не замораживать работы на зиму, в феврале 2010-го машины отправили под Сочи. В середине прошлого года появились первые прототипы будущей «Гранты», на которых проверяли нюансы, связанные с оригинальных кузовом, а также провели первые комплексные испытания автомобиля в целом. Во втором квартале этого года изготовили пилотную партию, а в конце лета – установочную серию, сделанную по технологиям серийного производства. Сейчас «Гранта» проходит сертификационные испытания на полигоне НИЦИАМТа, которые мы планируем завершить к середине осени.

элементов подвески. Например, давно специалисты АВТОВАЗа столь серьезно не подходили к выбору характеристик резинометаллических шарниров. На «Гранте» появятся оригинальные шарниры в рычагах передней подвески и в кронштейнах растяжек. Испытатели подметили, что на иномарках эти элементы жестче. Характеристику шарнира продольного рычага обычно оценивают по так называемому углу невозврата (рычаг качают вперед-назад и отслеживают, насколько ушла наружная обойма сайлент-блока относительно внутренней, возвращаясь в исходное положение). У зарубежных аналогов этот разброс составляет около 1,5° – у шарнира 2108, устанавливаемого на переднеприводные модели ВАЗ, он вдвое больше. А значит, у нее больше отклонения колес от заданных углов установки, хуже устойчивость и управляемость. На «Гранте» серьезно приблизились к желаемым показателям: упомянутый угол уже доведен до 2,2°, и это не предел.

Работу задней подвески тоже подкорректировали. Изменили углы установки колес, которые ранее были нейтральными (развал –1°, схождение +10'), подобрали новые настройки задних амортизаторов, причем такие, чтобы они могли работать с пружинами от «Калины» – последние оставили из экономических соображений. В рычагах появились оригинальные сайлент-блоки. Правда, на тестовой «Гранте» еще стояли шарниры от «Калины» – новые детали пока дорабатываются. Измененные сайлент-блоки уменьшат вибрации, смягчат толчки от дороги, но при этом не сделают соединения «разболтанными», чтобы не навредить управляемости.

Модернизированное шасси – важное, но не единственное отличие, позволяющее считать «Гранту» не столько производной от «Калины», сколько новой, вполне оригинальной моделью. Некоторые интересные элементы машины представлены на фотографиях. Рассказ об остальных мы прибережем до следующей встречи, когда опробуем полностью серийный образец. ЗР

ОДИН ЗА ВСЕХ?

Французы опять идут на Россию! Новый «Ситроен-С4» и модернизированный «Пежо-308» наступают из лагеря под Калугой. Скрестить с ними шпаги вызвался «Рено-Меган», уже расквартированный в Москве. Кто вышел в этой битве победителем, поведают **Александр Дюма** и **Михаил Гзовский** под прицелом фотокамеры **Александра Батыру**.

НЕ ОПАСАЙТЕСЬ СЛУЧАЙНОСТЕЙ И ИЩИТЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

С авантюризмом пора кончать! Так решили в «Ситроене». В С4 второго поколения уже нет ни каскада жидкокристаллических мониторов, разобраться с которыми было очень непросто, ни фирменной неподвижной ступицы руля. В интерьере С4 теперь столько же остроумных деталей, сколько их в бухгалтерском отчете. С ходу я нашел лишь один прокол – подрулевые рычажки при моей посадке полностью скрыты от глаз. ***Кто дрогнет хоть на мгновение, возможно, упустит случай, который именно в это мгновение ему предоставляла Фортуна.*** «Ситроен» дрогнул и отказался от эргономических экспериментов в пользу логики и тактильного удовлетворения. Правильно ли это? Статистика европейских продаж говорит однозначно: «Да!». Отличные пластики, комфортное и цепкое водительское сиденье, хваткий руль с удачными кнопками... Солидно! Но былой искры уже нет. Зато есть климат-контроль с тремя автоматическими режимами

и возможность выбрать звуки, с которыми будут цокать поворотники и звучать предупреждение об оставленном в замке зажигания ключе. Все они, правда, навязчивые и искусственные. Тот звуковой ужас, который заставлял меня пристегиваться даже при перемещении на площадке в 20 квадратов во время фотосъемки, я возненавидел сразу и навсегда. ***О боже, сколько предосторожностей ради изучения богословия!***

«Рено» тоже катит по буржуазному шоссе навстречу пожеланиям придирчивых клиентов. Интерьер «Мегана» скроен по лекалу старшей сестры «Лагуны» и легко может быть охарактеризован одним словом: добротно. Но... ***Скучно сударь! Давайте поскучаем вместе.***

Из необычных решений – разве что желтые стрелки на циферблатах спидометра и одометра, заваленных почти в горизонталь.

Это на вид, а на ощупь? Понравится не всё – мягкое простенькое сиденье без ярко выраженного профиля заставляет подолгу ерзать в поисках оптимальной позы. Закладывающие реверанс передней панели

Citroen C4

Первое поколение дебютировало осенью 2004-го и сменило модель «Ксара». Второе поколение представлено в 2010 году в единственном кузове – 5-дверный хэтчбек.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (120 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Dynamique, Tendance, Exclusive.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 20 000 км или 12 месяцев, 49 дилерских центров.

ЦЕНА БЕЗ ОПЦИЙ: 574 900–747 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 120 л.с., 4-ступенчатый автомат, Tendance, 663 900 руб.

Renault Megane

В серии с 1995 года. Второе поколение выпускали с 2002-го. Производство третьего поколения стартовало осенью 2008 года. В России предлагают 3- и 5-дверный хэтчбеки.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 2,0 л (106 и 138 л.с.).

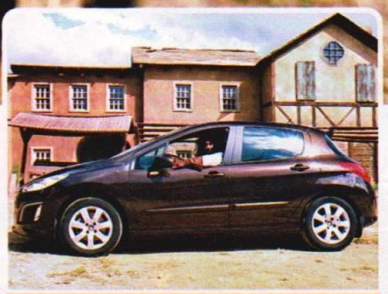
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый автомат, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Authentique, Confort, Limited Edition, Expression, Dynamique.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км либо 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 20 000 км или 12 месяцев, 128 дилерских центров.

ЦЕНА БЕЗ ОПЦИЙ: 569 000–784 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 106 л.с., 4-ступенчатый автомат, Expression, 707 500 руб.



Peugeot 308

Дебютировал летом 2007 года, сменив модель 307. В России предлагается в версиях: 5-дверный хэтчбек, кабриолет, универсал. Весной 2011-го претерпел рестайлинг.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (120 и 150 л.с.); дизельные, 1,6 (92 и 115 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4-и 6-ступенчатый автоматы.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Access, Active, Sportium, Allure.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 20 000 км или 12 месяцев, 70 дилерских центров.

ЦЕНА БЕЗ ОПЦИЙ: 549 000–785 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 150 л.с., 6-ступенчатый автомат, Allure, 830 000 руб.

подголовники не дают размять шею, откинув голову. Для пассажиров второго ряда машина тесна и неудобна – если вы не ударились головой о стойку при посадке, вас ждет другая забота: как протиснуть ноги под сиденье и уговорить водителя подвинуться ближе к рулю. ***Эти три «да» были произнесены Атосом, и каждое последующее звучало мрачнее предыдущего.***

Неужели все так плохо? Вовсе нет, особенно если посмотреть с другой стороны. Точнее, снизу. «Меган» порадовал солидной защитой моторного отсека и 160 миллиметрами дорожного просвета. А не это ли один из важнейших аргументов для многих и многих россиян? ***Жизнь – это четки, составленные из мелких невзгод, и философ, смеясь, перебирает их.***

Рестайлинг «Пежо-308» привнес во внешность машины несколько удачных и спорных элементов. К чему эта пошловатая хромированная планка на крышке багажника? А вот огни дневного света и переехавший с нижней кромки бампера на этаж выше номер – это красиво и практично. Заглядываю внутрь: здесь отличий от дорестайлингового 308-го мизер – зачем раскрашивать и без того красивый и элегантный интерьер? ***То, что сделал предъявитель сего, сделано по моему приказу и для блага государства.*** Из нового я нашел лишь усеченный по последней псевдоспортивной моде руль и другие ткани обивок. Да, и здесь все та же обольстительная панорамная крыша, которая входит в топовую комплектацию, величаемую отныне Allure! Но подождите пришпоривать коней, осмотримся.

Водителю в 308-м понравится – в плотно собранном кресле не страшно за спину в долгой дороге, уютная обивка дверей так и просит положить на нее левую руку, в то время как правая тянется к удачному, формой и сечением, рулю. ***Сердце его, полное радостного опьянения, готово было остановиться на пороге земного рая, называемого любовью.***

ПАРИЖ, ЧЕРТ ВОЗЬМИ, НЕ ВЫМОЩЕН БАТИСТОВЫМИ ПЛАТОЧКАМИ

А уж дороги России, сами знаете, кое-где не мощены вовсе. Пока под колесами «Ситроена» гладкое покрытие, возникает иллюзия безупречных настроек ходовой. Но первый же «лежачий полисмен» осаживает жестким и шумным срабатыванием

CITROEN C4

Отслеживать скорость по консольной стрелке неудобно, гораздо нагляднее крупные цифры в яблочке спидометра.

В интерьере «Ситроена-С4» витает дух благородства большого С5. Оранжевая подсветка приборов несколько навязчива.

Климат-контроль понравился наглядностью и возможностью выбрать один из трех авторежимов.

RENAULT MEGANE

В нашей троице у «Рено» приборы наиболее сдержанные и одновременно хорошо читаемые. Меню у всех без русификации.

В спокойном интерьере «Мегана» обращают на себя внимание разве что рифленая алюминиевая вставка на панели да изогнутые ручки дверей.

«Меган» радует эффективной климатической установкой с режимами прогрева/охлаждения *Soft* и *Fast*.

PEUGEOT 308

Сочетание белых циферблатов и серой оцифровки не придает приборам «Пежо» информативности. Зато красиво!

Обновленный интерьер практически ничем не отличается от предшественника. Он по-прежнему свеж и элегантен.

Климат-контроль раздельный, но без изысков. Зато, как и в «Рено», предусмотрены воздуховоды для второго ряда.

«Ситроен», как, впрочем, и конкуренты, снабжен полноразмерной запаской. Но только у «Рено» она висит под днищем, а не уложена в багажник.

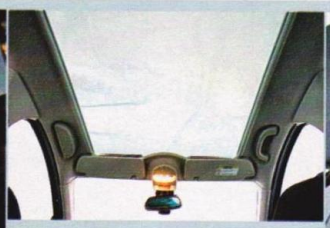
Приверженность «Ситроена» (как и «Пежо») к немолодому и строптивому 4-ступенчатому автомату удивляет. Он портит все впечатление от мотора.

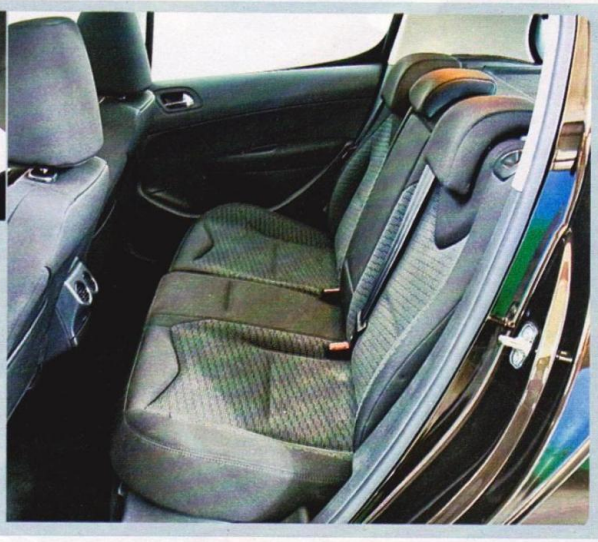
Во втором ряду вольготно даже пассажирам выше среднего роста. Но третий здесь, пожалуй, лишний.

Кнопка обогрева сиденья «Рено» расположена так, что узнать, включен ли он, можно лишь по тепловым ощущениям.

Автомат «Мегана» лишен зимнего и спортивного режимов, но работает логичнее коробки «Ситроена».

Теснее всего пассажирам в «Рено». К тому же садиться в него неудобно по причине низкого ската крыши.





Пассажиры топ-версии 308-го смотрят на небо сквозь стекло панорамной крыши Cielo.

Шестиступенчатый автомат работает не в пример быстрее и плавнее оппонентов.

В «Пежо» и «Ситроене» посадка весьма схожа, запас пространства перед коленями и над головой хоть и небольшой, но остается.

31 Проверка колёс на свободное вращение.

Сиденье С4 удалось на славу. Сочетание мягкости и выраженного профиля не дает устать в дороге и удерживает в поворотах.

У кресла «Рено» солидный диапазон продольной регулировки. Подголовники давят на затылок, как и в С4.

К отменному седлу «Пежо» есть только одна придирка: ступенчатая регулировка угла наклона спинки неудобна.

амортизаторов до буферов сжатия. При этом на трассе авто раскачивается, а в поворотах изрядно кренится. А ведь коллеги, поездившие на С4 по Европе, подобных экзерсисов не отмечали. Кажется, я разгадал секрет, подсказка в рекламе модели: «Автомобиль максимально адаптирован к российским условиям благодаря усиленной подвеске». Вероятно, именно адаптации и стоит отвесить поклон за немилосердные настройки. Что до «усиления», так у нашего экземпляра с пробегом менее пяти тысяч уже что-то стучало на кочках. ***Сударыня, почему же, позвольте спросить, вы не надели алмазные подвески? Ведь вы знали, что мне было бы приятно видеть их на вас.*** Обидно, ведь по части рулевого управления к «Ситроену» претензий нет: усилитель передает на руль сочную отдачу и явно превосходит возможности шасси.

Не идеально обстоят дела с шумо- и виброизоляцией. В С4 ответственность за звуковую нагрузку делят шины (на скоростях до 100 км/ч) и набегающий воздушный поток, если ехать быстрее. На холостом ходу заметны

вибрации на руле. ***Каналья трактирщик! Всучил нам анжуйское вместо шампанского и воображает, что нас можно провести!***

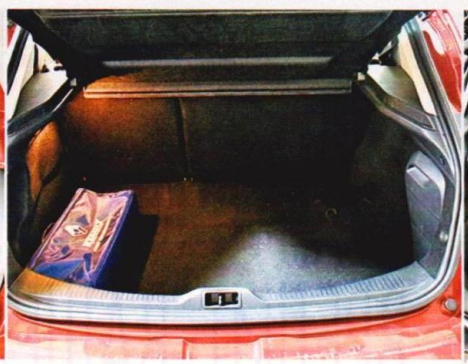
Антипод «Ситроена» – «Рено». Он совсем не замечает заплаток престарелого асфальта там, где С4 болезненно вздрагивает всем телом. Казалось бы, от такой комфортной подвески можно ожидать излишней мягкости. Ан нет! «Меган» будто создан для дальних перегонов по сомнительного качества маршрутам – ни единого пробоя, ни единого приступа морской болезни. Но стоит свернуть с магистрали на извилистую дорожку – и «Рено» раскроется во всей неприглядности. На руле почти нет реактивного усилия на прямых, а в крутых поворотах возникают его нелинейные приливы, сбивающие с толку. Если переборщить со скоростью в вираже, «Меган» рано начнет скользить передком. Попытка коррекции траектории нередко приводит к глубокому заносу. ***Шпаги в ножны, господа! Шпаги в ножны!*** Война за очередной поворот не удел «Мегана». Лучше сбавить темп и получать удовольствие от отменной звукоизоляции, пожалуй одной из лучших в классе.

«Пежо-308» понравился мне еще во время первой российской презентации. Какие только ямы не встречались на весенних улочках и дорожках! Парижу и не снилось. Но этот экземпляр другой: наиболее мощные версии собирают только во Франции, и их подвеска не адаптирована к нашим «направлениям». Как следствие – чувствительность даже к небольшим дефектам асфальта. Но не в ущерб энергоемкости. Пробить 308-й, кажется, невозможно, а за дорогу он цепляется не в пример лучше «Ситроена» и тем паче «Рено».

На парковке «Пежо» удивляет чрезмерным усилием на руле. Но когда дело доходит до азартной езды, все встает на свои места. Машину чувствуешь кончиками пальцев, на грани 308-й не проявляет резкости. А как обстоят дела с акустическим сопровождением? «Пежо» не лидер, его мотор излишне голосист на разгоне, слышны шины, работа подвески, особенно задней. ***Когда я счастлив, мне хочется, чтобы были счастливы все кругом, но, по-видимому, это невозможно.***

С небольшим перевесом по литражу в номинации «Лучший багажник» побеждает С4.

Поклажи в «Меган» входит поменьше, чем в «Ситроен». Запаска закреплена снаружи, под полом.



Опция топовой комплектации 308-го – аудиосистема с сабвуфером. Он убавит полезный объем багажника на 20 л.

Проверка работы часов и соответствия времени текущему. 34

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	CITROEN C4	RENAULT MEGANE	PEUGEOT 308
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4329/1729/1489/2608	4295/1808/1471/2641	4276/1815/1498/2608
колея спереди/сзади	1536/1529	1546/1547	1526/1521
Объем багажника, л	380	368	348
Радиус поворота, м	5,6	5,6	5,4
Масса снаряженная/полная, кг	1270/1755	1280/1755	1315/1840
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,4	13,9	9,1
Максимальная скорость, км/ч	187	180	212
Топливо/запас топлива, л	A95/60	A95/60	A95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,0/5,1/6,9	10,6/5,8/7,5	10,8/5,5/7,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1598	1598	1598
Степень сжатия	11,0	9,8	10,5
Мощность, кВт/л.с.	88/120 при 6000 об/мин	78/106 при 6000 об/мин	110/150 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	160 при 4250 об/мин	145 при 4250 об/мин	240 при 1400–3500 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A4	A4	A6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,73/1,50/1,00/0,71/–/–/2,46	н.д.	4,5/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/3,39
Главная передача	4,70	н.д.	3,67
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/55R16	205/55R16	215/55R16

СНИСХОДИТЕЛЬНОСТЬ – ДОБРОДЕТЕЛЬ КОРОЛЕЙ

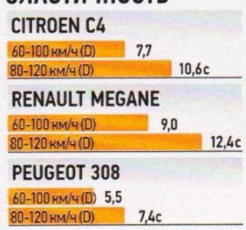
Проявить ее так или иначе придется ко всем машинам, но в первую очередь к «Ситроену». Хоть французы и убеждают в том, что модернизировали (в очередной, уже не первый раз!) 4-ступенчатый автомат, воз и ныне там. Древняя коробка AL4 (ее родословная ведет к началу 1990-х) получила новый индекс AT8, перепрошитые «мозги», улучшенные электромагнитные клапаны и гидроблок. Но логика переключений, их плавность и скорость по-прежнему не выдерживают критики. Разгон «Ситроена» затянулся, по нашим замерам, на 14,3 с – фиаско для неплохого 120-сильного мотора! На обгонах коробка надолго задумывается, прежде чем уйти на передачу или две ниже. Но вот фура осталась в зеркале заднего вида, педаль акселератора отпущена, а автомат все висит на второй передаче. ***Д'Артаньян чувствовал, что тупеет.*** Иногда это настолько достает, что я ухожу в ручной режим, принуждая коробку перейти на четвертую.

Даже «Рено» с его скромными 106 силами и теми же четырьмя ступенями автомата дает больше уверенности при обгоне – по крайней мере, его коробка обладает логикой, хотя тоже не блещет скорострельностью. Но чудес не бывает, и проигрыш в мощности отбрасывает «Меган» на последнее место по части разгонной динамики и эластичности. Увы, «Рено» разочаровал и тормозами, показав аутсайдерский результат в 44 м (против 38 и 39,5 м у соперников). К тому же у «Рено» грубо и рано срабатывает система стабилизации. ESP на «Ситроене» и «Пежо» не позволяет развиваться заносу и работает надежнее и понятнее. Отключить систему, кстати, можно у всех машин, но лишь на скорости до 50 км/ч. ***Не надо смешивать осторожность с трусостью, сударь.*** Осторожность – это добродетель.

«Пежо» с топовым 150-сильным мотором и 6-ступенчатым автоматом – восторг! Моментальный отклик на педаль газа, мягкие и быстрые переключения на обгонах – эта трансмиссия не чета коробке «Ситроена». Конечно, свою лепту в скорострельность вносит великолепный турбомотор, выходящий на максимальный момент уже к 1400 об/мин и держащий автомобиль в тонусе до пика мощности при 6000 оборотов. ***Вот уже третий раз я пишу вам о том, что люблю вас. Берегитесь, как бы в четвертый раз я не написала, что я вас ненавижу.***

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

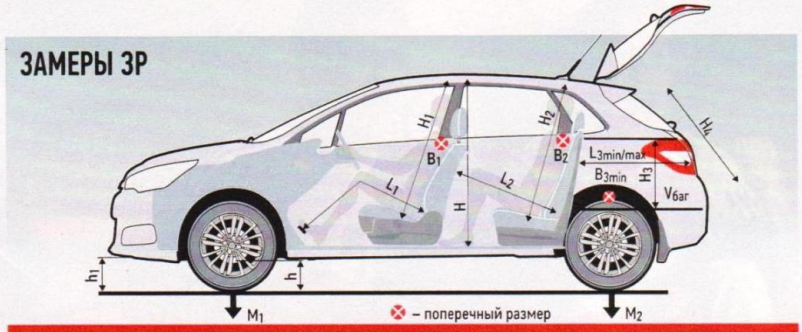
ЭЛАСТИЧНОСТЬ



ВЫБЕГ

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M1+M2), кг	h, мм	h_1, мм
CITROEN C4	925–1165	635–865	1210	1030	955	1425	1365	840/1710	1040	530	810	364	827 (62)	503 (38)	1330	150	215
RENAULT MEGANE	935–1200	600–835	1185	1025	965	1415	1335	850/1510	1130	520	750	344	838 (62)	509 (38)	1347	160	215
PEUGEOT 308	975–1165	600–835	1215	1060	980	1420	1365	830/1485	1050 (965)*	540	735	316 (296)*	866 (62)	528 (38)	1394	140	210

*При наличии сабвуфера в багажном отделении.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя: Сиденье	Органы управления	Обзор	Салон: Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Ходовые качества: Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Комфорт: Шум	Плавность хода	Климат	Приспособленность к России: Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Общая оценка
CITROEN C4	9	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8	8	8	7	8	7,9
RENAULT MEGANE	8	8	7	8	7	8	7	7	7	9	9	9	9	9	7	7,9
PEUGEOT 308	9	8	7	8	8	7	9	9	9	8	8	8	8	8	8	8,1

Модель	+	−
CITROEN C4	Удобное водительское сиденье, большой багажник, хороший климатик.	Вялая динамика, склонность к пробою подвески, путаное меню бортового компьютера.
RENAULT MEGANE	Отменная звукоизоляция, достойная плавность хода, эффективный климат-контроль.	Неинформативное рулевое управление, аморфное переднее сиденье, теснота сзади, запасное колесо под днищем.
PEUGEOT 308	Отличный тандем двигателя и коробки передач, просторные задние места, эффективные тормоза.	Посредственная обзорность, наиболее скромный в компании багажник.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Скорость (передача)	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	Разгон 0–100 км/ч (макс. уровень)
Citroen C4	66,8	67,8	71,7	74,7	78,1
Renault Megane	65,9	66,9	69,4	72,2	71,2
Peugeot 308	64,7	67,3	69,6	72,6	79,1

Увы, если вы предпочтете 308-й со 120-сильным атмосферным мотором, то получите знакомый по «Ситроену» 4-скоростной автомат: рывки при переключении с первой на вторую и заторможенность вам гарантированы. Но это тема для другой истории.

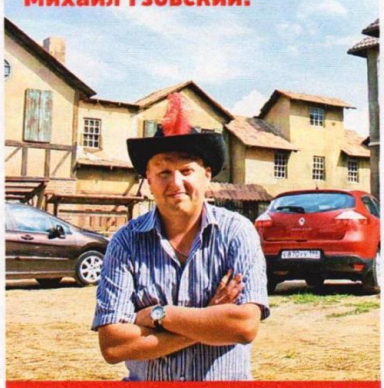
А пока «Пежо-308» хоть и с небольшим отрывом, но уезжает от преследователей и становится победителем теста.

– Весьма сожалею, сударь, но я прибыл первым и не пройду вторым.

– Весьма сожалею, сударь, но я прибыл вторым, а пройду первым.

Не наш случай: второе и третье места «Ситроен» и «Рено» честно поделили между собой. ***Один за всех, и все за одного!*** **ЗР**

Михаил Гзовский:



«В очередной раз процитирую Дюма: «Не всякий бой можно выиграть. Великий Помпей проиграл Фарсальскую битву, а король Франциск Первый, который, как я слышал, кое-чего стоил, – бой при Павии». Каждый из французского трио не идеален, но, бесспорно, обладает харизмой, которой частенько не хватает другим европейским и азиатским моделям».

Проверка работы люка или панорамной крыши. 38

ФОТО НА РОССИЙСКИЙ ПАСПОРТ

Жаркое лето заканчивается горячей премьерой. Не нужно быть семи пядей во лбу, чтобы прогнозировать высокий интерес к новейшему «Киа-Рио». **Антон Чуйкин** и **Георгий Садков** (фото) отправились в Питер, чтобы первыми, еще на заводе, опробовать автомобиль и узнать, как он получал российскую прописку.

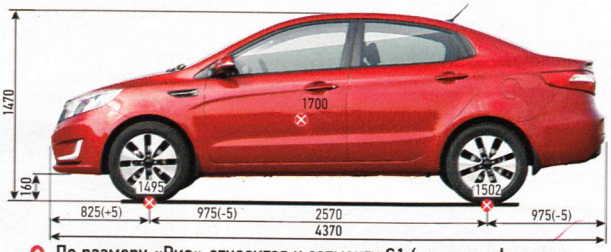
Мы повернули за угол сборочного цеха HMMR (так называется завод в Питере, где собирают «Хёндай-Солярис», а с 15 августа и «Киа-Рио»), и посреди огромной, специально освобожденной от готовой продукции площадки я увидел Его. Хорош!

Впрочем, в тот момент было не до разговоров и не до фотосъемки: скорее за руль! Ключи? Вместо них у селектора автомата лежит брелок, а мотор надо пускать кнопкой. Поехали! Площадка довольно быстро кончается, разворот (приятно малого радиуса – 5,2 м), еще проезд... Конечно, для полноценного тест-драйва нужна полноценная же дорога. Это всё будет, и уже в следующем номере ЗР. А пока могу сказать, что автомобиль ни в чем плохом не замечен – вполне ожидаемые комфорт, маневренность, шумоизоляция. Разве что автомат показался не слишком расторопным, за ним мотор 1,6 л прячет все свои возможные достоинства. Коробка, кстати, четырехступенчатая – возможно, в этом дело? Современные автоматы хвастаются пятью, а то и шестью передачами... Однако, учитывая необкатанность мотора и условия поездки, не буду торопиться с выводами. Утюжу парковку, набираясь первых впечатлений и беседуя со специалистами российского представительства «Киа».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	KIA RIO			
	1.4		1.6	
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Снаряженная*/полная масса, кг	1115–1193/ 1565	1140–1218/ 1565	1115–1193/ 1565	1140–1218/ 1565
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	13,5	10,3	11,2
Макс. скорость, км/ч	190	175	190	180
Топливо/запас топлива, л	A92/43			
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	7,6/4,9/5,9	8,5/5,2/6,4	7,9/4,9/6	8,6/5,2/6,5
ДВИГАТЕЛЬ				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация/ число клапанов	P4/16			
Рабочий объем, см³	1396		1591	
Степень сжатия	10,5			
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	79/107 6300		90,4/123 6300	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	135 5000		155 4200	
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M5	A4	M5	A4
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			

*В зависимости от комплектации.



По размеру «Рио» относится к сегменту C1 (по классификации «Киа»: чуть меньше и доступнее компакт- или гольф-класса C2). На общей платформе (силовые агрегаты, ходовая часть, силовая структура кузова) две марки создавали оригинальный дизайн: «Солярис» и «Рио» различаются внешностью, интерьером, некоторыми настройками и, разумеется, комплектациями. При этом по технической начинке они близнецы. На рисунке в скобках даны геометрические отличия «Рио» от «Соляриса».

КОМПЛЕКТАЦИИ «КИА-РИО» (некоторые ключевые позиции)

Комплектация	Силовой агрегат	Оборудование
«Комфорт»	1,4 л, механика или автомат	ABS, кондиционер, фронтальные подушки безопасности, электрозеркала, передние электрические стеклоподъемники, разрезная спинка заднего сиденья
«Люкс»	1,6 л, механика или автомат	в дополнение: обогрев сидений, обогрев ветрового стекла в зоне стоянки дворников, аудиосистема с AUX и USB, задние электрические стеклоподъемники, противотуманные фары
«Престиж»	1,6 л, механика или автомат	в дополнение: боковые подушки безопасности и шторки, климат-контроль, кожаный многофункциональный руль, панель «Супервижн», 15-дюймовые легкосплавные колеса
«Премиум»	1,6 л, автомат	в дополнение: ESC (система стабилизации), задний парктроник, «блютус», пуск мотора кнопкой, ткань Clean Touch, 16-дюймовые легкосплавные колеса

На правах рекламы

РЕКЛАМА

Кредит в полной комплектации!

- Одобрение за 10 минут
- Получение по 2 документам
- Годовая переплата 14%*
- До 500 000 рублей**
- Без поручителей

Наш комплект

8 800 200 95 50
во всех отделениях Банка
www.rencredit.ru

Ренессанс Кредит

*ПОД ПЕРЕПЛАТОЙ ПОНИМАЕТСЯ ФАКТИЧЕСКАЯ РАЗНИЦА МЕЖДУ СУММОЙ ПОЛУЧЕННОГО КРЕДИТА И СУММОЙ ПЛАТЕЖЕЙ, ПОДЛЕЖАЩИХ УПЛАТЕ БАНКУ В СООТВЕТСТВИИ С ГРАФИКОМ ПЛАТЕЖЕЙ. **СУММА КРЕДИТА ОТ 30 000 ДО 500 000 РУБЛЕЙ. ГОДОВАЯ СТАВКА 25%. БЕЗ КОМИССИЙ. СРОК КРЕДИТА ОТ 6 ДО 45 МЕСЯЦЕВ. «РЕНЕССАНС КРЕДИТ» – ТОВАРНЫЙ ЗНАК КБ «РЕНЕССАНС КАПИТАЛ» (ООО). ЛИЦЕНЗИИ БАНКА РОССИИ № 3354.

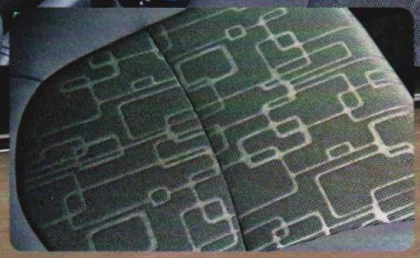
При пуске мотора стрелочки делают взмах, намекая, что «Рио» не только выглядит, но и пытается быть немножко спортсменом. На фото – панель приборов «Супервижн», принадлежность дорогих версий.

Климат-контроль удалось проверить в деле: стояла несусветная жара. Устройство исправно давало нам прохладу на питерском солнцепеке. Кстати, кондиционер – штатное оборудование даже базовой версии «Рио».

Центр спидометра отдан бортовому компьютеру. Помимо привычных функций он предлагает включить режим *Eco*: тогда по соседству будет загораться зеленый символ всякий раз, когда водитель выведет мотор на экономичный режим. По сути, это известный нам со времен ВАЗ-2108 и АЗЛК-2141 прибор по имени эконометр.

Климат-контроль, аудиосистема, восемь подушек, автоматическая коробка, электропакет – все эти радости жизни доступны в зависимости от комплектации. На фото – максимальная (см. таблицу на с. 41).

В процессе доводки российские специалисты давали свои предложения. Вот характерный пример «нашей» детали – крючок на задней потолочной ручке. Корейцы поначалу просто не понимали, зачем он нужен. В итоге маленькую, но важную для удобства деталь все же поставили.



На сиденьях «Рио» – особая, запатентованная обивка «клинтач» с грязеотталкивающими свойствами. Это один из результатов российской адаптации.

Плафона для задних пассажиров могло и не быть. Создавая машину, корейские и российские специалисты искали компромисс между ценой и комфортом. В данном случае победил комфорт.

Проверка исправности всех стеклоподъёмников. 42

ПРО ПОДВЕСКУ И УПРАВЛЯЕМОСТЬ

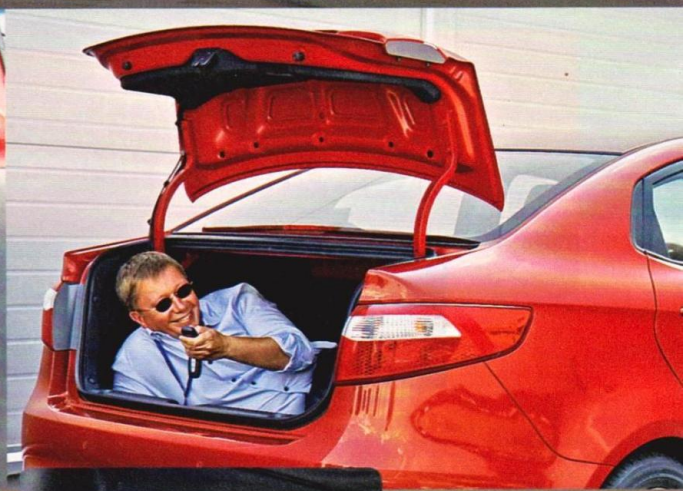
Разумеется, я не мог не задать вопрос про заднюю подвеску «Рио», памятуя о тесте «Соляриса», по результатам которого мы сделали вывод: для нормальной управляемости необходима доработка (ЗР, 2011, № 8). Вот ответ «Киа»: еще до начала серийного производства проблемы с подвеской будут устранены. То есть, с точки зрения клиентов, не появятся вовсе.

Обобщая услышанное и увиденное на заводе, докладываю: с 15 августа, когда начнется массовое производство «Рио», на все машины санкт-петербургского предприятия (то есть и на «солярисы» с кузовами седан и хэтчбек) будут ставить подвески с измененными характеристиками. Считаю это общей заслугой – и владельцев машин, которые забили тревогу, и коллег по цеху, и, конечно, «За рулем».

Достоинство «Рио» – не просто динамичный, а решенный в европейском стиле дизайн. Автомобиль получился ладным и интересным, а главное – при тех же пропорциях и той же технологии производства не похож на своего брата, то есть на «Солярис».

Задним пассажирам предлагают три ремня и только два подголовника. Настоятельно рекомендую компании добавить третий: автомобиль достаточно просторен, чтобы сзади, пусть и в недолгую поездку, уселись трое. Уровень безопасности должен быть достойным для всей компании.

В 500-литровом багажнике можно перевозить самые неожиданные вещи (вспомнилась подпись из ЗР 1992 года!). Нашлось к чему придраться: у заднего сиденья можно лишь опустить спинку (она разрезана в пропорции 40:60), а подушка останется на месте. В результате в грузовом отсеке получается неудобная ступенька.



Для передних пассажиров – подлокотник, а для задних он же – подстаканник.

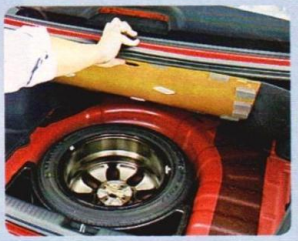
Чехол с нехитрым инструментом обнаружился внутри диска запаски. Полагаю, этого комплекта вполне достаточно. Под домкрат хорошо бы нанести указатели на порогах (выштамповки-треугольнички).

Проверка работы разъемов для подключения. 44

В максимальной комплектации реализован доступ в салон и пуск мотора без ключа.

Еще одна российская деталь, которой не было на макетах «Рио», – ручка открывания багажника. Появилась она «благодаря» нашему климату и грязи, а вместе с ней брызговики колес и пластиковые щитки под моторным отсеком. Еще лучше предусмотреть заводскую настоящую (читай: стальную) защиту картера.

Нам не удалось выяснить, кто именно сообразил установить ленты-липучки в багажнике, но факт остается фактом: питерские «Киа» (и «Хёндай») – из числа немногих автомобилей, в которых удобно возить канистру с незамерзающей жидкостью.



Под полом – полноразмерная запаска. В нее и в пенопластовое корытце по соседству удобно улягутся все необходимые водителю мелочи. Оргалитовую панель полика хорошо бы чем-то фиксировать в поднятом положении: вот простор для творчества корреспондентов рубрики «Советы бывалых».

РАЗВОД И РАЗВОЗ

Когда мы были на заводе HMMR, за одну смену по конвейеру проходили пять «рио» (на фото один из них, в новом голубом цвете, созданном специально для России). Это был тестовый режим, за которым последовал запуск крупносерийной сборки машин «Киа». В этом году их соберут 20 тысяч, в следующем – 100 тысяч, то есть половину общего выпуска. Да-да, мощность завода уже достигла 200 тысяч автомобилей – меньше чем за год!

Любопытная деталь: пока завод работал в две смены, между ними был 5-часовой перерыв. При трехсменном графике, введенном с августа, первая и третья смены длятся по девять часов (включая перерывы), а вторая – всего семь, причем начинается она... с перерыва на обед. Связано это с разводом мостов – работники приезжают на завод со всего Санкт-Петербурга, надо дать им возможность спокойно добраться до работы и дома без риска застрять где-нибудь... Кстати, от метро до предприятия персонал везут бесплатные автобусы.

Новые рынки – локальное производство – оригинальный автомобиль: вслед за «Рено» и «Фольксвагеном» такую стратегию выбрала и группа «Хёндай-Киа». Проводя исследования в России, маркетологи убедились, что при выборе машины нам важны в первую очередь ее дизайн и цена. Автомобиль решили сделать в молодежном, даже агрессивном ключе – в соответствии с общим акцентом компании «Киа» на спортивном, динамичном стиле.

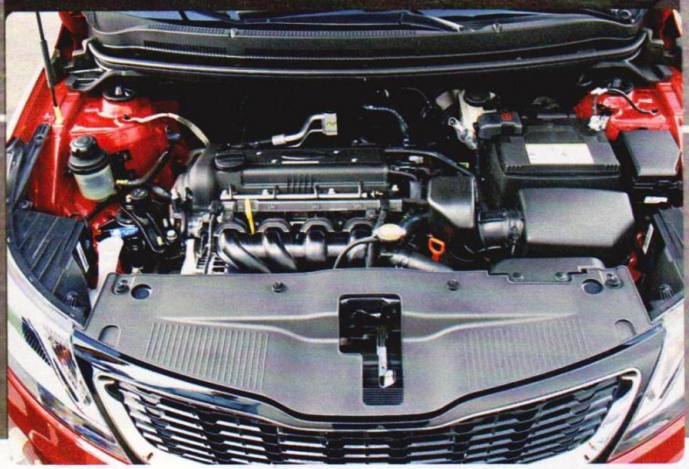
Проверка иммобилайзера и сигнализации (если применимо). 46

Бачок стеклоомывателя был увеличен с 2,4 до 4 л. Хорошо бы до 5 л, под наши канистры, но из соображений компоновки остановились на другом стандарте – примерно галлон. Еще здесь появился датчик уровня жидкости.

Лампы в фарах голыми руками можно заменить за минуту-полторы. Тесновато, конечно, но, потренировавшись на одной фаре, другую разберете играючи. Сами лампы – с увеличенным сроком службы.

Форсунки стеклоомывателей размещены поближе к дворникам – это также результат российской адаптации. В каждой, кстати, три отверстия для более эффективной очистки. В некоторых комплектациях в зоне остановки дворников вмонтированы нити обогрева ветрового стекла.

Большинство комплектаций «Рио» имеют кнопку открывания багажника на штатном ключе или брелоке. Крышка поднимается в верхнее положение усилием пружин. Если вам приходилось ковылять к машине под тяжестью недельного запаса провизии, поймете мои восторги.



Оставить хорошо известное название «Рио» или окрестить автомобиль по-новому? Несмотря на обилие предложений со всякими именами, остановились в итоге на «Киа-Рио». Есть сложное маркетологическое обоснование, но мне больше понравилось предложение одного из дилеров: пусть клиенты и дальше называют автомобиль «кирюшей». Только не путайте его с европейским «Рио» – это совершенно другой автомобиль.

Для «Рио» предлагают четыре силовых агрегата. Их образуют два мотора – 1,4 л (107 л.с.) и 1,6 л (123 л.с.) – и пара коробок: пятиступенчатая механическая и четырехдиапазонный автомат. В начальной комплектации мотор только 1,4 л, в максимальной (на фото) – 1,6 л с автоматом. В рамках адаптации были увеличены емкость батареи и мощность стартера.

В соответствии с российскими требованиями на «Рио» появились дневные ходовые огни. Их роль взяли на себя лампы ближнего света, которые вспыхивают автоматически при пуске мотора и гаснут, если затянуть ручной тормоз или выключить двигатель. Вместе с ними работают четыре габаритных огня – на мой взгляд, зря палят электричество.

Проверка состояния педалей. 48

МАЛЕНЬКИЙ

Разумеется, ничто не сравнится с радостью от рождения ребенка. Но немало радости может доставить и покупка машины. Особенно такой, как компактный кроссовер «Ауди-Q3». Познакомиться с «малышом» поближе удалось **Денису Арутюняну**. Фото автора «Ауди».

Первый вопрос: на кого похож? Естественно, на «родителей» – на модели «Ауди» семейства Q! Но внимательный глаз найдет сходство и с «Фольксвагеном-Тигуан». Немудрено: «ку-третий» унаследовал от него платформу и моторы. Но считать их «родными братьями» неправильно. Сев за руль «новорожденного», оценив интерьер на вид и на ощупь, осознаю – здесь все дорого и породисто. Сидеть очень удобно: кресло с развитой боковой поддержкой цепко, но ласково охватывает тело, руки сами находят правильный хват на удобном и красивом руле, стрелки на строгих белых шкалах приборов двигаются с размеренной точностью дорогих швейцарских часов.

Отрегулировать климат, выбрать любимую радиостанцию – тоже не проблема: все кнопочки расположены логично. Смутила только регулировка температуры: привычная крутилка не вращается, как обычно, а зачем-то качается из стороны в сторону.

Все еще сомневаетесь в аристократичности «малыша» Q3? Тогда заведите мотор! На дверях и в подстаканниках загорится мягкая светодиодная подсветка, а на панели выдвинется 7-дюймовый монитор системы MMI Navigation Plus – прямо как у взрослых A6 и A8. Как его использовать – решать вам. Можно, например, вывести на экран карту навигатора, где вместо привычной рисованной схемы будет изображение со спутника (при подключении к Интернету картинка подкачивается с сервера Google Earth). Или поиграть с тонкими настройками аудиосистемы Bose с 14 динамиками. А может, поколдовать над режимами работы подвески?

Вы уже готовы влюбиться в «малыша»? Попробуйте тогда сесть назад – точно разочаруетесь: здесь и в помине нет комфорта и простора передних мест. Правда, над головой места достаточно, а ширины салона хватит на двоих или даже троих седоков. Но если спереди усядется водитель ростом выше среднего, пассажир за его спиной плотно уткнется коленями в спинку сиденья.

На европейском рынке для «Ауди-Q3» планируют предлагать четыре двухлитровых двигателя (бензиновые TFSI – 170 и 211 л.с., дизельные TDI – 140 и 177 л.с.), передний или

Инструментарий простой, но функциональный. На небольшой дисплей между циферблатами выводятся показания борткомпьютера, настройки аудиосистемы, подсказки навигатора.

Светодиодные индикаторы в зеркалах информируют водителя: осторожнее, в слепой зоне кто-то есть!

В салоне Q3 чувствуешь себя не хуже, чем в более дорогих моделях: седоков окутывает атмосфера строгого стиля и высоких технологий.

полный привод quattro. У нас будет почти аналогичный выбор. Лишь более мощную дизельную версию подадут к российскому столу чуть позже. Но привод в любом случае предложат только полный. Шестиступенчатая механика будет только у самой дешевой бензиновой версии, остальные комплектации получат семискоростной робот.

Турбомотор TFSI в 211 сил показался шумноватым, однако он придает небольшой и относительно легкой машине пусть не фантастическую, но вполне достойную динамику. Правда, поначалу «малыш» все же смутил некоторой неторопливостью разгона. Оказалось, в этом виновата коробка передач с двумя сцеплениями: инженеры сделали акцент на неторопливую, спокойную езду без лишних рывков и нагрузок. Но не забыли и о темпераментных водителях: стоит перевести селектор в режим «спорт», как трансмиссия начинает работать с необходимой скоростью.

Но не мотором единым интересен Q-младший. Интересно, например, опробовать разные режимы системы Audi Drive Select. Для этого совсем не обязательно лезть в меню – можно переключать их специальной кнопкой на консоли. В зависимости от выбранного режима (*Auto, Comfort, Dynamic* или *Efficiency*) должны меняться характеристики педали газа и рулевого управления. Но на практике заметить разницу сложно, проще довериться автоматике. Есть только одно исключение – режим *Efficiency*. В нем все настроено на экономию: меняются параметры работы климата и круиз-контроля, включается система «старт-стоп». А при движении накатом, с отпущенным газом, коробка передач полностью размыкает сцепление, минимизируя сопротивление качению.

Ну а на что еще, кроме спорта и экономии, способен «ку-третий»? Он пусть и небольшой, но все-таки кроссовер! Не будем наивными – несмотря на полный привод, маленькому Q не стоит вылезать из «песочницы» хороших дорог. Даже довольно безобидное препятствие может вывести его из равновесия. Ну а если проявить настойчивость и задать ему

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	AUDI Q3	
	2.0 TFSI	2.0 TDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4385/1831/1590/2603	
колея спереди/сзади	1571/1575	
Объем багажника, л	460	
Радиус поворота, м	5,9	
Снаряженная/полная масса, кг	1565/2165	1585/2185
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,9	8,2
Максим. скорость, км/ч	230	212
Топливо/запас топлива, л	А95/64	ДТ/64
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,2/6,4/7,7	7,0/5,3/5,9
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см^3	1984	1968
Степень сжатия	9,6	16,0
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	155/211 5000–6200	130/177 4200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	300 1800–4900	380 1750–2500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А7	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/65R16	

Проверка обивки внутренних панелей салона и ковриков. 52

AUDI Q3, НЕСМОТРЯ НА ЮНЫЙ ВОЗРАСТ И СКРОМНЫЕ РАЗМЕРЫ, ДЕМОНСТРИРУЕТ ВПОЛНЕ ВЗРОСЛЫЕ ТАЛАНТЫ.

задачку посерьезнее, то, вполне вероятно, «Ауди» выразит свой протест отказом полного привода.

Так какое же будущее ждет «малыша» из Ингольштадта? Он продемонстрировал немало талантов – удобный, быстрый, экономичный. Да и цена для такого «вундеркинда» относительно умеренная: продажи стартуют в середине осени, базовая версия со 170-сильным бензиновым мотором и 6-ступенчатой механикой обойдется в 1 279 000 руб., за машину с 211-сильным агрегатом и коробкой S tronic придется отдать 1 525 000 руб. Вы готовы расстаться с такими суммами? Тогда «Ауди-Q3» станет достойным прибавлением в вашем семействе. ЗР

Багажник вмещает 460 л. В более дорогих комплектациях часть объема крадет сабвуфер аудиосистемы.

На заднем диване не столь просторно, как спереди. Впрочем, невысокие пассажиры умеренной комплекции не будут испытывать неудобств.

СПАСИТЕ – ПОМОГИТЕ!

Q3 наполнен системами помощи водителю не хуже «старших» моделей. Здесь есть, например, Audi Side Assist, которая с помощью радиолокационных датчиков отслеживает происходящее в слепых зонах. Если машина начнет смещаться с полосы, поможет Audi Active Lane Assist: она не только предупреждает водителя, но и слегка корректирует курс. А еще специальная камера под кромкой ветрового стекла следит за дорожными знаками и дублирует их на приборном щитке.

Отдельного внимания заслуживает система автоматической парковки с 12 ультразвуковыми датчиками – ее уже устанавливают на A6 и A7. Она работает как при параллельной парковке (этим уже никого не удивишь), так и при перпендикулярной. Если не удастся занять место в один заход, автоматика выполнит заезд в несколько приемов. Чувствительность датчиков позволяет распознавать препятствия, даже если они находятся по бокам авто. Но и на этом таланты не кончаются: при парковке система запоминает расположение мелких препятствий и напоминает о них водителю при выезде.

Проверка обивки, сетки багажника и креплений. 54

ВО ВСЕОРУЖИИ

«Опель» сделал очередной шаг к укреплению позиций в России. Вслед за «Астрой», «Зафирой» и «Меривой» российскую прописку получил флагман модельного ряда – «Инсигния». **Максим Гомянин** знакомился с этой моделью на дорогах Ленинградской области, хотя собирают ее в Калининграде. Фото автора.

Заказать «русских немцев» можно с любым типом кузова (седан, хэтчбек, универсал), двигателя и трансмиссии. Только топ-версия OPC будет, как и раньше, идти из Германии. Автомобили снабжены пакетом «плохие дороги», включающим в себя защиту моторного отсека и более толстые, чем у европейских версий, уплотнители дверей.

Цены, тем не менее, как и ожидалось, упали: минимальная отныне составляет 777 000 руб. Оптимальное предложение – «Инсигния» со 160-сильным дизелем и автоматом, в специальном российском исполнении Business Edition: 1 190 700 руб. За эти деньги покупатель получает парктроники, кожаный салон, водительское сиденье с восемью электрорегулировками, двухзонный климат-контроль, электрический стояночный тормоз, биксеноновые фары и прочее.

Дорожные волны качают «Инсигнию» на питерских дорогах. Дизель позволяет уверенно обгонять, да и автомат не разочаровывает задумчивостью. При этом машина радует умеренным аппетитом: 7,5 л на сотню. Однако «русский немец» может быть не только экономным, но и роскошным. Один из символов комфорта – новый интерьер Indian Summer за 90 000 руб., предлагаемый для самых дорогих версий. Заказав эту опцию,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Opel Insignia 2.0 CDTI

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4830×2084×1498
Колесная база, мм	2737
Колея спереди/сзади, мм	1585/1587
Объем багажника, л	520
Масса снаряженная/полная, кг	1503/2035
Разгон 0–100 км/ч, с	9,6
Максимальная скорость, км/ч	215
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,7/5,1/6,6

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 118 кВт/160 л.с. при 4000 об/мин, 350 Н·м при 1750–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/55R17.

+ Хорошая управляемость, динамичный двигатель.

– Узкий проем багажника, посредственная обзорность через зеркала.

БЕСПРЕДЕЛЬЩИК

«Инсигния OPC Unlimited» с механической коробкой отличается отсутствием электронного ограничителя скорости (максималка поднялась с 250 до 270 км/ч), надписями *Brembo* на суппортах синего цвета, измененным дизайном спидометра и тахометра. Эти доработки тянут всего на 15 000 руб.

Любители более комфортной езды могут заказать 325-сильный полноприводный автомобиль с шестиступенчатым автоматом. За него придется выложить еще 47 000 руб. Электронный блок управления трансмиссией встроен в систему адаптивного шасси FlexRide. Подстраиваясь под режим движения *Standard*, *Sport* или *OPC*, он выбирает оптимальный момент для переключений. Автомат дополнен подрулевыми лепестками. Стоимость машины – 1 656 800 руб.

получите кожу кремового цвета, которой обтянут дверные панели и сиденья. Да и кресла здесь непростые – одобренные немецкой ассоциацией ортопедов AGR. Переплата по сравнению с обычным кожаным интерьером – 40 000 руб. Зато спина скажет спасибо за правильную посадку.

Ну а на десерт мне досталась заряженная «Инсигния OPC» с шестиступенчатым автоматом. Впереди лентой вьется пустая дорога, можно чуть быстрее... Коробку в ручной режим, правый подрулевой лепесток на себя, газ, поворот – и мелкая дробь от волнистого асфальта бьет по рукам через пухлый руль. Всхлип турбины, касание левого лепестка, легкий толчок от сброшенной вниз передачи, поворот...

Флагман «Опеля» решил обосноваться на российском рынке вооруженным до зубов. Выбор кузовов, масса комплектаций и цена, привлекательная цена. Плюс версия OPC для гурманов. Неплохой набор, не правда ли? ЗР

Новый интерьер Indian Summer предлагают в дополнение к версиям Cosmo и Sport.

На правах рекламы

Реклама. Товар сертифицирован

Шинам Cordiant стихия не помеха!

Cordiant
ВРОЖДЕННОЕ СЦЕПЛЕНИЕ С ДОРОГОЙ

Uniq Studs®

Снежная каша, гололед – зима полна неприятных сюрпризов, но шинам Cordiant стихия не помеха!

Асимметричный рисунок протектора гарантирует отличную управляемость на зимней дороге. Уникальный двухфланцевый шип «снежинка» с двухслойной фиксацией и специальной якорной посадкой обеспечивает короткий тормозной путь. Применение технологии Smart W позволяет сохранить свойства шины при экстремально низких температурах эксплуатации.

www.cordiant.ru

* Юник Стадс

БОЕВАЯ ЕДИНИЦА

Хэтчбек 1-й серии – самая важная новинка компании БМВ в этом году, и на нее баварцы делают большую ставку. Оправдает ли она ожидания производителя, разбирался **Юрий Тимкин**. Фото автора.

К модели прошлого поколения, бывало, относились пренебрежительно, не считая ее полноценным представителем клана БМВ. Но сейчас номинал самого компактного «баварца» вырос настолько, что обидное прозвище «копейка» должно уйти в прошлое. Самая подходящая кличка для него – «единица». А может, даже (чего скромничать?) – боевая! Машина того заслуживает.

ЛУЧШЕ РАЗ УВИДЕТЬ

В сравнении с предшественницей «единица» немного подросла в размерах – увеличились длина, ширина, колесная база. Однако присущий ей яркий и своеобразный силуэт остался без изменений: длиннющий по меркам хэтчбеков сегмента С капот, отодвинутая максимально назад кабина. Ни с чем не перепутаешь!

Увеличенные габариты позволили сделать салон заметно просторнее. Если в прежней машине сзади было очень тесно, то теперь второй ряд легко примет пару рослых пассажиров. Почему не трех? Из-за тоннеля, скрывающего карданный вал. Впрочем, я не буду сетовать на жертвы, принесенные на алтарь уникальной в этом классе классической компоновки. По большому счету в сегменте С почти нет машин, имеющих полноценный трехместный диван.

Зато уровень внутренней отделки на голову выше прежнего. Никаких жестких пластиков! Только мягкие, податливые материалы – не хуже, чем, скажем, в 5-й серии. Дизайн интерьера, к слову, больше всего напоминает именно эту модель. Да и iDrive у «единицы» полноценный, с Интернетом. Конкуренты такой возможности предложить не могут. А какой тут монитор! Огромный, яркий, не бликует даже на солнце.

Кресла пленили удобством. В них, кажется, можно отрегулировать всё и вся. При расслабленной езде сиденье предлагает удивительный комфорт. Захотелось прохватить? Зажал поплотнее валики боковой поддержки – и вперед!

Компания БМВ, как известно, всегда делала ориентированные на водителя автомобили. Оказавшись за рулем, эту особенность сложно не прочувствовать. Классная низкая посадка, отменная эргономика, обширная площадка для отдыха левой ноги, напольная педаль газа, повернутая в сторону водителя центральная консоль. Высокий уровень чувствуется и в нюансах. Скажем, сбоку на центральной консоли, на месте контакта с ногой, заботливо приделана мягкая

Интерьер стал гораздо солиднее и по виду, и по отделочным материалам.

Вам недостаточно шкал на панели приборов? Тогда можно вывести показания мощности и крутящего момента на экран.

Этой кнопкой меняют характер машины.

Благодаря развесовке, близкой к идеальным 50:50, машина управляется легко и понятно.

На правах рекламы

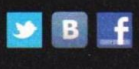
Шинам Cordiant стихия не помеха!

Cordiant
ВРОЖДЕННОЕ СЦЕПЛЕНИЕ С ДОРОГОЙ

Uniq Studs®

Снежная каша, гололед – зима полна неприятных сюрпризов, но шинам Cordiant стихия не помеха!

Асимметричный рисунок протектора гарантирует отличную управляемость на зимней дороге. Уникальный двухфланцевый шип «снежинка» с двухслойной фиксацией и специальной якорной посадкой обеспечивает короткий тормозной путь. Применение технологии **Smart W** позволяет сохранить свойства шины при экстремально низких температурах эксплуатации.



www.cordiant.ru

® Юник Стадс

На российский рынок новая «единица» выходит в сентябре. Цена – от 875 000 рублей.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	BMW 116i	BMW 118i	BMW 120d
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4324/1765/1421/2690		
Объем багажника, л	360–1200		
Снаряженная масса, кг	1290 (1310)*	1295 (1315)	1345 (1365)
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,5 (9,1)	7,4 (7,5)	7,2 (7,3)
Макс. скорость, км/ч	210 (210)	225 (222)	228 (228)
Топливо/запас топлива, л	А95/52		ДТ/52
Средний расход топлива, л/100 км	5,5 (5,6)	5,8 (5,6)	4,5 (4,4)
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		
Рабочий объем, см^3	1598		1995
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	100/136 4400	125/170 4800	135/184 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	220 (240) 1350–4300 (1500–3500)	250 1500–4500	380 1750–2750
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	заднеприводная		
Коробка передач	М6 (АВ)		
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	на двойных рычагах/независимая многорычажная		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	195/55R16		205/50R17

*В скобках – данные для версии с автоматом.

накладка. А с каким вкусным звуком здесь закрываются двери, как богато звучат включенные поворотники, насколько выверены усилия на кнопках и переключателях! Именно такое внимание к мелочам и отличает автомобили премиумных марок от массовых.

Хотя без странностей не обошлось: макияжные зеркальца в козырьках размерами напоминают спичечный коробок – неужели решили сэкономить? А бардачок? Пудреница! Положишь в него инструкцию по эксплуатации, и места почти не остается.

ТУРБОМИНИМАЛИЗМ

Перед премьерой нынешней 1-й серии некоторые оракулы предрекали перевод машины на переднеприводную платформу. Дескать, так будет технологичнее и дешевле. Не угадали! У самого компактного БМВ ведущие колеса по-прежнему задние. Мало того, вечером, за рюмкой чая, один из разработчиков намекнул, что в будущем появятся и полноприводные версии. Также рассматривается возможность запуска гибридной модификации. Ну а пока для «единицы» доступны три дизеля (116, 143 и 184 л.с.) и пара бензиновых моторов (они с минимальными переделками позаимствованы у МИНИ) – мощностью 136 и 170 л.с. Причем оба снабжены турбонаддувом! Вот она, новая тенденция, – атмосферных

Передние сиденья легко подстроить под любую комплекцию и под любой стиль вождения – от гоночного до пенсионерского.

Во втором ряду стало гораздо просторнее. Еще бы напольный туннель был поменьше…

Бардачок откровенно мал.

Проверка обзорности лобового стекла. 60

Автомобиль предлагают в исполнениях Sport Line и Urban Line. Последнее отличается блестящими «ноздрями» и накладкой на бампере.

двигателей для маленького БМВ уже не предлагают!

Первым делом сажусь во флагманскую бензиновую версию 118i. Мотор работает негромко, но насторожил зуд на рычаге механической коробки передач – не дело для машины такого уровня. Привод механики четкий, однако переключения требуют серьезных усилий. Поехали! Турбояма, конечно, чувствуется. До 2000 об/мин машина едет натужно. Привычная для БМВ легкость начинается после 3000 об/мин (и с этой же отметки усиливается вибрация на рычаге коробки) – машина весело ускоряется, вжимая тело в спинку роскошного сиденья. Динамика хороша, но хотелось бы звука побогаче – голосок мотора не впечатляет. У МИНИ с таким же двигателем он более приятный.

А может, зря баварцы отказались от атмосферника? Нет, не зря. Турбина помогла уменьшить выхлоп вредных веществ и улучшить динамику при сокращении расхода топлива. Ради пущей экономичности применили систему «старт-стоп», а также рекуперацию энергии при торможении. На автобане при скорости 140 км/ч бортовой компьютер показывал расход 8,3 л/100 км. А на улицах Берлина – уже 8,2 л/100 км. Согласитесь, недурно для 170-сильного автомобиля!

И все же 180-сильная дизельная версия понравилась больше. Забористое сочетание мягкой, бархатной работы и пушечной динамики:

Багажник вырос на 30 л – объем теперь составляет 360 л.

Удачное решение: подголовник, когда в нем нет необходимости, легко складывается и не загораживает обзор.

BMW 1 SERIES НЕ ПРОСТ И НЕ СКРОМЕН. ПО КОМФОРТУ И ОСНАЩЕННОСТИ ОН СПОСОБЕН СОПЕРНИЧАТЬ ДАЖЕ С БОЛЕЕ КРУПНОЙ 3-Й СЕРИЕЙ.

летит – не остановить! Глазом моргнуть не успеваешь, как превысил разрешенную скорость. Дизель хорош и на автобане, и на извилистых трассах, когда на выходе из медленного поворота надо быстро ускориться.

Управляемость тоже не подкачала. Точный руль, похвальная стабильность на прямой и абсолютно надежное и адекватное поведение в виражах – поклонникам быстрой езды «единица» доставит истинное удовольствие. Конструктивно подвески не изменили. Зато появилась система, меняющая настройки шасси одним движением клавиши. В режиме *Eco Pro* машина навевает тоску – растянутые реакции на газ заставят скучать даже отъявленных «зеленых». Они наверняка выберут режим *Comfort*, а может, даже *Sport*. В нем руль наливается дополнительной тяжестью, сокращается время переключений автомата, равно как и реакция на нажатие газ.

Для автоманьяков предусмотрено положение *Sport+*, отключающее противобуксовочную систему (ESP при этом надо отключать отдельно). В таком случае вы остаетесь с мощной заднеприводной машиной один на один! Не каждое спортивное купе дает возможность отказаться от электронной страховки. А маленький БМВ – дает. Никаких компромиссов и поправок на класс, все по-взрослому. Поздравим баварскую компанию – в ее гамме появилась настоящая боевая единица. ЗР

Проверка отсутствия повреждений переднего бампера. 62

«РЫСЬ» – НЕ ДЛЯ КАЖДОГО

С новой версией автовазовского вседорожника от «Бронто», товарным аналогом (его может купить любой желающий) знаменитой «Нивы» премьер-министра, знакомит **Сергей Мишин**.

В списке опций – экспедиционный багажник на крышу с дополнительными фарами, люк со съемной крышкой, лебедка с быстросъемным креплением, позволяющим установить ее как спереди, так и сзади, импортные шины и главные пары с передаточным отношением 4,44:1. Кроме того, можно заказать валы со ШРУСами взамен традиционных крестовин, кондиционер, дополнительные термо- и шумоизоляцию, предпусковой подогреватель и хорошую аудиосистему.

В передней подвеске пружины установлены более жесткие, и кузов встает чуть выше. Просвет под поперечиной передней подвески 260 мм. Спереди и сзади взамен серийных амортизаторов применены более длиннноходные – от «Шевроле-Нивы». Они увеличивают ход подвески на 10–15 мм за счет отбоя.

Для бездорожья лучше иметь большие колеса – здесь стоят ярославские Я-569 размером 235/75R15 взамен штатных 185/70R16. Увеличение наружного диаметра на дюйм дает прирост дорожного просвета на 12–13 мм. Шире протектор – лучше опорная проходимость, выше профиль – лучше плавность хода. Диски легкосплавные, от брянского «Мегалюма», с вылетом 15 мм (штатный – 58 мм). С такими внутренняя боковина широкой шины остается на прежнем месте, но колеса выступают из арок.

Чтобы большие колеса разместились в арках, их кромки подрезают. Передние отбортовки завальцовывают, а у задних подрезанные кромки приваривают заново. Чуть выше к ним крепят резиновые расширители, защищающие кузов от брызг, поднимаемых широко расставленными колесами.

Балка заднего моста усилена П-образным коробом. На него перенесены кронштейны тяг подвески и чашки пружин. Кроме увеличения прочности, это решение позволило поднять кузов еще на 38 мм. С учетом больших колес общий лифтинг в задней части составил 50 мм. Главную пару (3,9:1) заменяют более «короткой» – 4,1:1. Благодаря этому сохраняется крутящий момент на колесах и правильность показаний спидометра.

Проверка отсутствия повреждений правой стороны кузова. 64

Окраска «камуфляж» с оригинальным рисунком на каждом экземпляре автомобиля – опция недешевая, поскольку требует полной разборки автомобиля.

Свободные межколесные дифференциалы уступают место самоблокирующимся, винтового типа, производства «Валрейсинг». Коэффициент блокирования – 0,65. Такой и в проходимости помогает, и управляемости не портит.

КОШКА ГУЛЯЕТ САМА ПО СЕБЕ

Покупают такие машины в основном люди увлеченные – рыбаки, охотники – и те, для кого увлечение бездорожьем – хобби вынужденное: нефтяники-газовики, работники администраций отдаленных районов и МЧС. Машину выпускают в нескольких вариантах. «Рысь-1» сделана на базе короткой «Лады 4×4» модели 21214 (примерно две трети объема производства, то есть 30–35 штук в месяц). «Рысь-2» выполнена из пятидверки «Лада-2131». Эти машины можно получить и с увеличенной высотой крыши.

Акцент «Рыси» смещен в сторону улучшения вездеходных качеств. На шоссе передняя подвеска кажется излишне жесткой, а у руля очень уж широкий «ноль» – сказываются высокие податливые боковины шин. Зубастый протектор громко гудит, машина рыскает на неровностях, и, чтобы удержать ее, приходится постоянно подруливать. На бездорожье по плавности хода и «козлению» на кочках эта «Нива» чем-то отдаленно напоминает УАЗ. Но по тяговым возможностям и геометрической проходимости короткая «Рысь», пожалуй, даст ему фору! Шины уверенно цепляются за грунт, и даже если одно из колес вывешивается, машина уверенно продолжает движение – самоблокирующиеся дифференциалы не оставят три оставшихся на грунте без тяги. Даже намеренная остановка с висящим в воздухе колесом проходит без последствий – тронуться можно без всякого напряжения.

Съезжаем на пустынный пляж – все четыре колеса перемалывают сыпучий песок, толкая машину вперед. Обычная «Нива» здесь, пожалуй, закопалась бы по самое брюхо. А мы не просто «прогулялись» по песчаному берегу, но и поднялись на пригорок. Даже шины приспускать не понадобилось!

Цена такой уверенности – 90 000 рублей. Серийная «Лада 4×4» стоит 304 900 рублей, а «Рысь» – от 398 700. В пятидверном варианте разница аналогичная: обычную модель 2131 можно купить за 339 900, а для «Рыси-2» цена начинается с 429 600 рублей.

65 Проверка отсутствия повреждений левой стороны кузова.

На правах рекламы

Предчувствие дома
Международный дегустационный конкурс Best Vodka 2011

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

РЕКЛАМА. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН.

ПЕРЕМЕНА МЕСТ

Отныне на российский рынок будут поставлять кроссоверы «Сузуки-SX4» только венгерского производства. В чем их отличия от японских собратьев, выяснял Павел Леонов.

Прежде из Страны восходящего солнца к нам завозили переднеи полноприводные автомобили в топовой комплектации GLX и с автоматической коробкой передач. На них приходилось больше половины продаж. Теперь их выпуск наладили на венгерском заводе «Сузуки». Преимуществ от смены места производства несколько: российские цены стали менее зависимыми от роста курса иены, сократились сроки поставки. Ведь из Европы машины до нас добираются в разы быстрее – примерно за три-четыре недели, а не месяца.

Венгерские «сузуки» снаружи вроде такие же, как их японские аналоги, но различия между ними все же имеются: у «европейцев» иные передний бампер и набор вариантов окраски, двухцветные обивки салона, аккумулятор увеличенной до 60 А·ч емкости, переехавшая с задней части кузова к передней кромке ветрового стекла антенна, оранжевый цвет (вместо белого) нижней секции задних фонарей, квадратная форма подстаканников и т. д. Но самое главное – у полноприводных машин на 15 мм (до 190 мм) увеличен дорожный просвет.

На ходовых качествах данные отличия не сказались. SX4 по-прежнему отменно устойчив, даже накатанная в асфальте колея не выводит автомобиль из равновесия. В поворотах «Сузуки» ведет себя надежно и предсказуемо, рулевое управление информативно – всегда четко понимаешь и контролируешь ситуацию. Если переборщить со скоростью, автомобиль начинает плавно плыть наружу поворота. Электронная система стабилизации при этом включается в работу своевременно и деликатно. Сама по себе подвеска все же жестковата. Она подробно информирует о состоянии дорожного полотна, но душу при этом не вытрясает. Нарекания вызывает только уровень акустического комфорта: в салоне отчетливо слышны аэродинамические шумы, шелест шин, а на высоких оборотах к ним прибавляется заунывный вой двигателя.

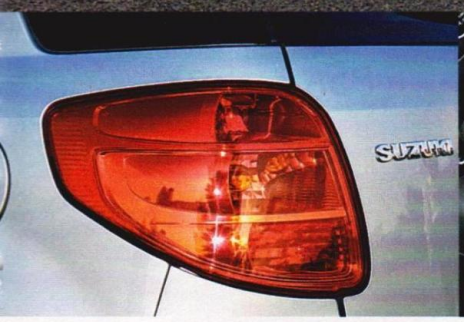
Помимо версий с хорошо известным бензиновым 1,6-литровым двигателем мощностью 112 л.с. в паре с 5-ступенчатой механической коробкой передач или 4-ступенчатым автоматом, удалось опробовать машину и с 135-сильным турбодизелем. Мотор объемом 2,0 л из фиатовской линейки «Мультиджет» отлично подходит SX4. Уже с 1500 об/мин он тянет очень бодро. Крутящий момент в два с лишним раза больше, чем у бензинового собрата (320 Н·м против 150) – прямо

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	SUZUKI SX4	
	1.6 VVT	2.0 GS
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4150/1755/1620/2500	
колея спереди/сзади	1495/1495	
Объем багажника, л	270/625	
Снаряженная/полная масса, кг	1275/1685	1400/1810
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,1	11,2
Максим. скорость, км/ч	170	180
Топливо/запас топлива, л	А95/50	ДТ/50
Расход топлива, смешанный цикл, л/100 км	7,2	5,5
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см^3	1586	1956
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	82/112 5600	99,2/135 3500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	150 3800	320 1500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А4	М6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	250/60R16	

С кормы европейский SX4 проще всего определить по оранжевой нижней секции фонаря – у «японцев» она белая.

Раньше машины с автоматической коробкой передач к нам поставляли из Японии, теперь эти модификации будут завозить из Венгрии.



маленький тепловоз. Средний расход солярки оказался в районе 6 л/100 км, что очень порадовало. Такой мотор предлагается для «европейцев», и поставляют его исключительно с 6-ступенчатой механикой. Российское представительство «Сузуки» не исключает, что SX4, оснащенный турбодизелем, появится и в России, но произойдет это, скорее всего, не раньше следующего года. Надеюсь, обещание сбудется. ЗР

«МАДЬЯР СУЗУКИ КОРПОРЕЙШН»

Завод в Эстергоме работает с 1992 года. В этом году выпустили двухмиллионный автомобиль. Предприятие рассчитано на выпуск 300 000 машин ежегодно, но сейчас завод загружен лишь на две трети. Венгерский модельный ряд включает в себя «Сузуки-Свифт», а также близнецов «Сузуки-Сплэш»/«Опель-Агила», «Сузуки-SX4»/«ФИАТ-Седичи».

Автомобили собирают по полному циклу. Процесс почти полностью автоматизирован, – кузова, к примеру, сваривают исключительно роботы, на этом участке их около пятисот. Основная часть работников занята на линии окончательной сборки.

Российский рынок – один из приоритетных для «Сузуки». В прошлом году в России продали 29 000 машин, на этот год планы вдвое больше – 50 000–60 000 штук, из них 13 800 кроссоверов SX4.

67 Проверка отсутствия повреждений панели крыши.

На правах рекламы

ЗИМНЯЯ ДОРОГА
Водка

Предчувствие дома
Традиции
МОСКОВСКОГО ЗАВОДА "КРИСТАЛЛ"

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

РЕКЛАМА. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН.

АРА РАД!

В продажу поступила бюджетная версия кроссовера «Мазда CX-7» – с передним приводом и атмосферным 2,5-литровым мотором. Плюсы и минусы новинки **Денис Арутюнян** оценивал на дорогах Армении. Фото автора и «Мазды».

КОПЕЙКА ДРАМ БЕРЕЖЕТ

В небольшом аэропорту Еревана людно и жарко – скорее бы укрыться в машине, завести мотор и окунуться в прохладные потоки кондиционированного воздуха.

Поостыв, можно и порассуждать. Для чего «Мазде» потребовалась такая модификация кроссовера? Все просто! Убрав сотню сил мощности и привод на заднюю ось, удалось скинуть цену базовой модели на полных 149 000 рублей. Теперь минимальная комплектация кроссовера – без кожи, тонировки, камеры заднего обзора, датчика дождя и сервоприводов кресел – обойдется в 1 130 000 рублей. А еще владельцы прежних CX-7, оснащенных 238-сильным 2,3-литровым турбомотором, жаловались на высокий расход топлива: в городе в среднем от 16 до 22 л на сотню. Новая версия не столь прожорлива. По паспортным данным, в городском цикле ей понадобится всего 12,7 л/100 км – даже с учетом того, что здесь установлен не шести-, а пятискоростной автомат. CX-7 с 2,5-литровым мотором продают в США уже почти два года, и эта версия завоевала там немалую популярность: на ее долю приходится примерно половина всех продаж модели.

ЭТИ «ЖИГУЛИ» О ЧЕМ ДУМАЮТ? КРУТЯТСЯ, КРУТЯТСЯ...

Дороги Армении – отдельная история! В Ереване они вполне приличные, а вот за чертой города начинается тихий ужас: мешанина из выбоин, трещин и кочек практически не дает разогнаться, оценить динамику машины. Да и местные водители (по большей части на дряхлых «волгах», «жигулях», а иногда и на совсем древних «москвичах») ведут себя странновато – по прямой едут неспешно, а вот маневрируют резко и без предупреждения.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mazda CX-7 2.5

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4680×1870×1645
Колесная база, мм	2750
Объем багажника, л	455
Масса снаряженная/полная, кг	н. д./2099
Разгон 0–100 км/ч, с	10,3
Максимальная скорость, км/ч	173
Топливо/запас топлива, л	А95/62
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	12,7/7,5/9,4

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,5 л, 120 кВт/163 л.с. при 6000 об/мин, 205 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 215/70R17.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Touring.

ЦЕНА: 1 135 000 руб.

\+ Просторный салон и багажник, хорошие управляемость и шумоизоляция.

– Недостаточная разгонная динамика.

Проверка отсутствия повреждений панели крышки капота. 68

Центральная площадь в Ереване – чистая и нарядная. Жаль, что за пределами столицы люди живут намного беднее.

Последнюю особенность можно списать на темперамент, объяснить же низкую скорость потока проще: дорожная полиция ловит нарушителей очень активно. Основной метод – патрульная машина курсирует туда-сюда на определенном участке дороги с включенным радаром и видеокамерой. Говорят, к лихачам блюстители закона относятся приветливо: обязательно поздороваются за руку, улыбнутся и, скорее всего, предложат расплатиться на месте. Иногда – официально, с квитанцией. Если «гонщик» ведет себя по-умному, не спорит и не запирается, добродушный страж порядка и вовсе может снизить сумму штрафа до минимума.

Отдам должное «Мазде»: хотя упругая подвеска рассчитана в первую очередь на хороший асфальт, армянское «дорожное бездорожье» не делало поездку дискомфортной. Ну а вырвавшись на загородное шоссе, совсем перестаешь обращать внимание на дефекты асфальта. Но тяги здесь уже не хватает – пятиступенчатый автомат не балует расторопностью, мотор не торопится раскручиваться. Поначалу списал проблему на особенности местного рельефа – ведь мы забираемся все выше и выше в горы. По этой же причине

Монастырский комплекс Нораванк – красивейшее историческое место, спрятанное в живописном ущелье. Здесь должен побывать каждый турист.

На правах рекламы

ЗИМНЯЯ ДОРОГА
Водка

Предчувствие дома
Официальное звание
«Поставщик Кремля»
ПОСТАВЩИК КРЕМЛЯ

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

РЕКЛАМА. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН.

Грунтовые дороги не препятствие для моноприводной «Мазды». Здесь главное – дорожный просвет в 208 мм.

растет и средний расход топлива: 10, 11, почти 12 л на сотню. Верхнюю точку горной гряды миновали спустя часа три. Ну теперь-то должно стать полегче! Однако прыти у машины, увы, не прибавилось – на обгоны все равно приходится выкатываться с большим запасом, не надеясь на резкие и энергичные ускорения. Зато расход бензина начал падать на глазах. Съехав в низину, смог добиться 9,5 л/100 км.

СПАСИБО, Я ПЕШКОМ ПОСТОЮ

На берегу озера Севан так и хочется остановиться, отдохнуть. Второе по величине высокогорное (1900 м над уровнем моря) пресноводное озеро в мире сказочно красиво. Вода – чистейшая! Впечатление портят лишь многочисленные турбазы и лагеря отдыха, разбросанные вдоль берега. Вернее, то, что от них осталось.

Разглядывать ржавеющие остовы недосуг: шоссе вокруг озера перекрыто на ремонт, а ухабистая грунтовка в объезд, как правило, и есть самое тяжелое испытание, выпадающее на долю современных кроссоверов. Полный привод здесь ни к чему, главное, чтобы хватило дорожного просвета. И ведь хватает: нелегкий участок «Мазда» прошла уверенно, без запинки.

Впереди – финишная прямая: неплохое двухрядное шоссе, идущее обратно, в Ереван. Позади больше 400 км. За этот пробег я сроднился с автомобилем и почти не обращаю внимания на его неторопливость. Тем более что она позволяет расслаблено любоваться окрестностями.

Посмотреть есть на что – впереди, в мареве, громада горы Арарат. С 1921 года она находится на территории Турции, но армяне все равно считают ее достопримечательностью и символом своей страны.

Историки утверждают: именно Армения была первым государством, принявшим в 301 году н. э. христианство. А гораздо раньше на этой земле царствовали другие боги. Среди них – бог плодородия Ар, которого позже стали называть Ара. Помнят о нем и в XXI веке.

Может, именно этому позитивному богу местный народ обязан своим гостеприимством? ЗР

ПУТЬ И ВОДИТЕЛЬ

Пара практических советов для желающих насладиться колоритом и красотой Армении. Добраться до Еревана на самолете – удовольствие недешевое: билет эконом-класса обойдется в среднем в 15 000 рублей. Об обмене валюты лучше позаботиться прямо в аэропорту – официально ни рубли, ни доллары нигде не примут. Привыкнуть к армянским деньгам довольно просто: если поделить то, что на ценнике, на 13, получите примерную стоимость в рублях.

Как передвигаться по стране, если хочется увидеть как можно больше? Можно воспользоваться многочисленными маршрутками, такси или просто арендовать автомобиль. Сутки проката «Жигулей» обойдутся в 16 000 драмов (примерно 1200 рублей), за 28 000–30 000 драмов (2200 рублей) получите «Ниссан-Санни» с автоматом. Ну а любители шика могут взять «Тойоту-Камри» за 55 000 драмов (4000 рублей). Увы, к этим весьма скромным ценам придется прибавить стоимость бензина, а он недешев: около 32–33 рублей за литр.

Другая проблема – ночлег. Туризм в Армении развит слабо, а большинство гостиниц стремятся задрать цены повыше. Зато можно устроиться в частном секторе – если повезет, небольшой домик на берегу озера Севан снимете меньше чем за 1000 рублей в сутки.

Горные пейзажи с быстрыми горными речками – мечта любого фотографа-любителя.

Нельзя побывать в Ереване и не сходить на экскурсию на завод «Арарат». Вид и аромат дубовых бочек, в которых настаивается знаменитый коньяк, буквально кружат голову.

В ГУЩЕ СОБЫТИЙ

Полгода назад мы рассказывали о «Форестере» с новым базовым двигателем. Теперь обновили и другие моторы. Что приобрел с ними кроссовер, расскажет **Юрий Тимкин**. Фото **Константина Якубова**.

Поначалу я был настроен скептически. «Субару» утверждает, что 2,5-литровый оппозитный двигатель теперь полностью новый, но в это верилось с трудом: мощность и крутящий момент остались-то прежними. Но стоило ознакомиться с документацией, как сомнения исчезли.

Под капотом целая куча событий. Мотор стал длинноходным (ход поршня увеличили, а диаметр цилиндра уменьшили), камера сгорания уменьшилась, что, по словам представителей фирмы, улучшило смесеобразование. А еще удалось сократить расходы на обслуживание и эксплуатацию оппозитного двигателя. Например, масляный фильтр теперь расположен рядом с заливной горловиной. Поменять его – раз плюнуть. Взамен зубчатого ремня в системе газораспределения появился долговечный цепной привод. Наконец, по словам разработчиков, новый мотор экономичнее. Однако на маршруте Минск – Беловежская пуща (львиная часть пути – ровная прямая магистраль) машина съедала 9,8 л/100 км. Согласитесь, не так уж и мало.

Зато двигатель реально стал более эластичным, с ним автомобиль охотнее, без надрыва выходит на обгон. Обострилась реакция на легкое нажатие акселератора – машина сразу уверенно ускоряется. Но все же достаточно динамичным я стандартный «Форестер» не назову. Хотите настоящего драйва? Тогда лучше присмотреться к новой версии S-Edition. Ее наддувный 2,5-литровый двигатель развивает внушительные 263 л.с. Зверь! Мчит так, что мало не покажется. Фотограф для съемки в динамике просил меня поддерживать 50 км/ч – это была сущая мука! Хотелось гнать, гнать, гнать... Лишь напоминание о суровости белорусских гаишников заставило меня умерить пыл.

Под буйный темперамент наддувного двигателя слегка адаптировали и без того неплохое шасси, обойдясь лишь установкой более жестких амортизаторов. А вместо 4-ступенчатого автомата на заряженной версии применен 5-диапазонный от WRX STI, рассчитанный на больший крутящий

Спойлер на двери багажника – самый яркий признак модификации S-Edition.

Металлические педали, кнопка пуска двигателя, подрулевые лепестки автомата – главные отличия интерьера спортверсии.

момент. Есть в нем и ручной режим переключений. Подрулевые лепестки не единственное, чем различаются интерьеры S-Edition и базовой версии. Тут и обшитые шикарной синей алькантарой кресла, и металлические педали, и накладки под алюминий.

Но в целом «Форестер» уже нельзя назвать суперсовременным. Мне, например, очень не хватало режима троекратного моргания поворотника в ответ на легкое касание рычажка. Сэкономили и на подсветке в зеркальцах на козырьках. А спортивная версия еще и напрягала шумом: гул из колесных арок идет такой, что хотелось надеть наушники.

Но, по мнению представителей фирмы, покупателей S-Edition эта проблема не должна напрягать – они, мол, готовы «Форестеру» простить всё за роскошную динамику и управляемость. Но я, заплатив за эту машину 1 676 500 рублей, ничем жертвовать не хотел бы... ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Subaru Forester S-Edition

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4560×1780×1700
Колесная база, мм	2615
Колея спереди/сзади, мм	1530/1530
Объем багажника, л	450–1610
Снаряженная/полная масса, кг	1585/2000
Разгон 0–100 км/ч, с	6,5
Максимальная скорость, км/ч	228
Топливо/запас топлива, л	А95/60
Средний расход топлива, л/100 км	12,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, оппозитный, 16 клапанов, 2,5 л, 193 кВт/263 л.с. при 6000 об/мин, 347 Н·м при 2800–4800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/на двойных рычагах; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 225/55R17.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: S-Edition.

ЦЕНА: 1 676 500 руб.

+ Отличная динамика. Достойная плавность хода.

– Высокий уровень шума.

На правах рекламы

Денежные переводы «Форсаж» - скорость имеет значение!

Многим мужчинам так знакомо это чувство. Когда выбираешь себе машину, обычно не возникает сомнений, что тебе нужна именно такая: «лошадей» на 200 и хорошо бы с турбированным двигателем... Что-то вроде легкой беспричинной грусти, приходит, обычно, позднее – вместе с транспортным налогом или не приходит вовсе. Ведь, согласитесь, ощущение, которое возникает, когда педаль уходит в пол, и машина, срываясь с места, за считанные секунды разгоняется до сотни, того стоит.

Скорость. Да, мы наслаждаемся ею и не только в автопроме, но стоимость этого удовольствия всегда является «обратной стороной медали». Может быть, именно поэтому так много людей сегодня, выбирая способ переслать деньги, отдают предпочтение почтовому переводу. И особенно его новой разновидности – услуге «Форсаж». Можно сказать, что Почта России, удачно рассчитав оптимальное сочетание цены и скорости, уверенно обошла конкурентов в этом вопросе. Сегодня почтовые переводы являются не только самым распространенным, но и наиболее доступным способом перечисления денежных средств физическим лицам в России. И в любом из 42 000 отделений связи, даже в самых удаленных регионах, выплаты осуществляются в кратчайшие сроки.

Нет ничего удивительного в том, что именно Почта России занимает столь высокую позицию на рынке услуг, связанных с финансами. Ведь за долгие годы работы практика денежных переводов стала для нее не менее привычной и естественной, чем для банков. И сегодня, подобно услуге «Кибер-Деньги», обеспечившей в свое время небывалую популярность почтовым переводам, новый фаворит Почты России – «Форсаж» стремительно набирает обороты. Эта актуальная услуга относится к категории так называемых «мгновенных» переводов и по скорости прохождения не уступает аналогичным продуктам других лидеров рынка. «Форсаж» позволяет переслать деньги за максимально короткое время – от отправителя к получателю они поступают за несколько минут, а контрольный срок доставки не превышает часа.

Новинка Почты России, как хороший автомобиль бизнес-класса, получилась быстрой, удобной и функциональной. «Форсаж» эффективно использует многочисленные ресурсы и возможности почты: от разветвленной сети национального оператора связи до первоклассной технической оснащенности отделений. Но даже самые, кажется, совершенные модели авто (или чего бы то ни было) никогда не останавливаются в своем развитии – так устроен рынок. Создатели «Форсаж» понимают эту динамику и постоянно ведут работу над повышением эффективности услуги.

Уже сейчас срочные переводы «Форсаж» доступны в более чем 15 000 отделениях связи, расположенных в крупнейших населенных пунктах на всей территории России. А в ближайшем будущем планируется не только существенно расширить список пунктов, предоставляющих услугу, но и вывести «Форсаж» на международный уровень. И наконец, приятным сюрпризом для клиентов Почты России стало изменение системы тарификации срочных денежных переводов. Теперь с 1 марта 2011 г. и без того весьма конкурентоспособные расценки на отправку суммы до 3000 рублей снижены в 2 раза!

ФГУП «Почта России» Лицензия Мининформсвязи РФ А025271 №25577
Реклама

БЕЗ ЛОЖНОЙ СКРОМНОСТИ

Вслед за немецкой «большой тройкой» свой бизнес-седан обновил «Ягуар». На модернизированном XF поездил **Юрий Тимкин**. Фото автора.

Лучше всего о характере обновления расскажет следующий эпизод. Еду я на XF по баварской глубинке и ловлю заинтересованные взгляды: «ягуары» здесь редкость! Тем удивительнее было заметить в зеркале заднего вида такой же седан, что и у меня, только с правым рулем – «англичанин»! Когда он успел заполучить рестайлинговую версию? Ведь в продаже она еще не появилась! И лишь в крутом повороте, когда в зеркале удалось разглядеть боковину преследователя, я понял: это не XF, а представительский XJ! Уверен, любой на моем месте обознался бы – спереди модели стали очень схожи. Новые фары с эффектной J-образной светодиодной лентой, более крупная и вертикальная радиаторная решетка, рельефный капот с «трамплином» перед дворниками (он помог снизить аэродинамические шумы), иные крылья – все это заметно изменило облик бизнес-седана.

В салоне изменения тоже есть, хотя и не такие кардинальные. Обновленные панель приборов и руль, улучшенное разрешение цветного сенсорного дисплея, доработанные кресла: сидя в них, хочется мурлыкать – настолько комфортно! От сенсорного открывания бардачка отказались в пользу обычной кнопки. Прежняя интуитивная система часто давала сбои – то не почувствует прикосновения, то сработает от случайного контакта.

Но простор для улучшений все равно остался. Дверные ручки до сих пор обрамлены сомнительного вида «титановым» пластиком; велик шанс, садясь за руль, заработать синяк, задев угол передней панели.

На фоне немецких моделей «Ягуар» беден и электроникой: ни тебе системы ночного видения, ни проекции

Под экраном мультимедийной системы появились три «горячие» кнопки.

В интерьере главное изменение – новое качество материалов.

Бардачок теперь открывается обычной кнопкой.

Проверка состояния противотуманных фар. 74

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Jaguar XFR

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4961×1877×1460
Колесная база, мм	2909
Колея спереди/сзади, мм	1559/1571
Объем багажника, л	500
Снаряженная/полная масса, кг	1890/2345
Разгон 0–100 км/ч, с	4,9
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	A95/69
Средний расход топлива, л/100 км	12,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 5,0 л, 375 кВт/510 л.с. при 6000–6500 об/мин, 625 Н·м при 2500–5500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимые многорычажные; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 255/35R20.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: XFR.

+ Шикарный салон. Отличная динамика и управляемость.

– Маловато современной электроники. Тесен задний диван.

Сзади засветились светодиодные фонари, они заодно стали шире. У XFR под бампером появился диффузор, создающий дополнительную прижимную силу.

Версия XFR получила более массивный бампер.

на ветровое стекло, ни распознавания дорожных знаков, ни устройства, следящего за дорожной разметкой. Нет даже версии с полным приводом.

Зато по настройке шасси (в его конструкцию не вмешивались) XF мало в чем уступит «немцам». Автомобиль прекрасно сбалансирован, стабилен на высоких скоростях и пронырлив в поворотах. А уж спортивная версия XFR с 5-литровой компрессорной «восьмеркой» и вовсе великолепна: она способна зажечь огонь и в глазах водителя-меланхолика! Этот «Ягуар» не просто быстрый, он – свирепый! Даже на 180 км/ч в ответ на утопленный в пол акселератор он резким броском набирает ход под нетерпеливый рык компрессора. Эта версия прошла более серьезную доработку кузова, чем базовая модель: на крышке багажника отформовали небольшое антикрыло, а под задним бампером прописался диффузор.

Кстати, после модернизации базовым для XF стал 2,2-литровый 190-сильный дизельный мотор, уже известный по «Ленд-Роверу Фрилендер» (напомню, эти компании входят в одну промышленную группу). С ним седан демонстрирует на редкость скромный аппетит: всего 4,5 л/100 км. Никогда «ягуары» не были столь экономичны. При этом динамика дизельного XF отнюдь не скромная: с 0 до 100 км/ч он ускоряется за 8,5 с. Жаль только, поставлять эту версию на российский рынок пока не планируют.

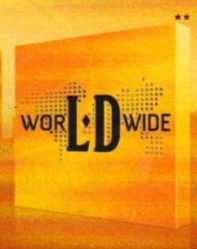
Гамма двигателей для России остается прежней: три бензиновых мотора («шестерка» в 238 сил, V8 на 385 и 510 л.с.) и турбодизель мощностью 275 л.с. Маркетологи уверяют, что именно на них и приходится основной спрос. **ЗР**

На правах рекламы

Начни свою гонку сейчас!

Ты любишь скорость, драйв и адреналин? Пора стартовать!

Торговая марка **LD** представляет сигареты **LD Club** модного компактного формата и приглашает тебя принять участие в призовой гонке. Получи шанс выиграть городской скутер, стильный плеер и бонус на счет мобильного, а также главный приз - **поездку на двоих на международные гонки!** Кроме того, тебя ждут призы на сайте **www.ld-club.ru**!



Период регистрации кодов: с 15.08.2011 по 31.10.2011. Полная информация об организаторе акции, правилах проведения, количестве призов, сроках, месте и порядке их получения – на www.ld-club.ru. Сроки акции: с 15.08.2011 по 31.12.2011.

*По выбору организатора
**По всем миру

18+ МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

НА НЕВЕДОМЫХ ДОРОЖКАХ

Знакомство с универсалом «Вольво-V60» мы свели в пробеге по маршруту Москва – Псков – Москва. Отправиться в один из старейших русских городов вызвался **Юрий Тимкин**. Фото автора.

МАШИНА

Созданный на базе седана S60 универсал отличается стремительным силуэтом – напористый дизайн стал нормой для автомобилей из Гётеборга. Знаменитые монументальные кузова, похоже, окончательно отправлены в архивы истории. Стиль, стиль и еще раз стиль – вероятно, именно этим лозунгом руководствовались разработчики V60. А практичность для них была делом десятым.

Из-за круто ниспадающей крыши объем багажника уступает конкурентам? Не беда! В конце концов, можно сложить задний диван и правое пассажирское кресло, что резко увеличит вместимость. Погрузочная высота чрезмерна? Так ведь машина для молодых, перекинуть чемодан-другой через высокий бортик для них не проблема. Зато передвижные телескопические рейки позволяют делить пространство багажника по собственному усмотрению. Не забыли в грузовом отсеке и про дополнительную розетку, а в перечень опций включили решетку, отделяющую багажник от салона, а также проушины и сетку для фиксации поклажи.

ДОРОГА

Пока маршрут пролегал по Московской области, я наслаждался автомобилем. Этот универсал снабжен флагманской 304-сильной турбо-«шестеркой» и способен под вкусный, размеренный рокот обгонять по пять машин кряду. Правда, за такую машину надо отдать 2 миллиона рублей, поэтому в гамме предусмотрены и более демократичные двигатели – рабочим объемом 1,6 и 2 л. Все они оснащены наддувом и поэтому выдают вполне достаточную мощность в диапазоне от 150 до 203 сил. А для любителей мощной дизельной тяги предлагается также 2,4-литровый дизель с отдачей в 205 сил.

У всех модификаций четкий руль, цепкая подвеска, отличная динамика – чего же боле? Но я подавил зародившегося было во мне лихача посредством круиз-контроля. Он у «Вольво» адаптивный: умеет притормозить, если впереди идущая машина внезапно сбавила ход. Спокойная езда помогла сбить расход топлива до 13 л/100 км. Многовато, но в городе выходило еще больше – 17,5 л/100 км.

Стоило въехать в Тверскую область, как качество дорожного покрытия заметно ухудшилось. То и дело приходилось увиливать от внезапно возникающих на пути ям. Несколько минут вертлявой езды – и на панели приборов высветилось предупреждение: водителю, мол, пора на перерыв (наивная шведская

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volvo V60 Sport Wagon T6 AWD

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4628×1865×1484
Колесная база, мм	2776
Колея спереди/сзади, мм	1588/1585
Объем багажника, л	430
Снаряженная/полная масса, кг	1775/2220
Разгон 0–100 км/ч, с	6,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	A95/67,5
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	14,8/7,5/10,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р6, 24 клапана, 2,95 л, 224 кВт/304 л.с. при 5600 об/мин, 440 Н·м при 2100–4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/40R18.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: R-Design.

ЦЕНА: 2 090 000 руб..

+ Отличная динамика. Роскошный салон. Системы безопасности работают в российских условиях.

– Жесткая подвеска. Отсутствие запасного колеса. Большой расход топлива.

Интерьер универсала взят без изменений у седана S60.

Для машины такого класса объем багажника невелик. Особенно если предстоит дальнее путешествие.

электроника считает, что частые и внезапные подруливания – это особенность поведения шофера, который борется с дремотой). Подвеска, а главное – экипаж от такой дороги, конечно, не в восторге. Толчки и удары от многочисленных выбоин ощутимо проникали в салон. Через несколько километров «заговорила» дверная панель. Удивительно, но в немыслимых для «европейца» условиях автоматика умудрялась распознавать едва уловимую глазом разметку – и начинала яростно протестовать, стоило ее пересечь, не включив поворотник! А пересекать случалось регулярно – ради сохранности ходовой части то и дело выезжал на встречную полосу.

После поворота на Великие Луки дорога еще хуже, а въезд в этот город и вовсе словно после бомбежки. Дальше, правда, трасса выглядела поровнее – вот где удалось в полной мере насладиться отточенной управляемостью полноприводного заряженного универсала. Кстати, привод на все колеса дарован только самым мощным версиям модели. Которые заодно взамен робота комплектуют привычной гидромеханической трансмиссией.

КРАСОТЫ

Отсюда до Пскова рукой подать. Но мы не спешим – делаем крюк в Изборск с его древней крепостью, заезжаем в Печорский монастырь, где за более чем 500 лет существования ни разу не прерывалась служба, навещаем памятник Александру Невскому, выигравшему битву на Чудском озере. Наконец, под вечер въезжаем в Псков.

Город великолепен! Ухоженный и чистый центр, прекрасно сохранившиеся памятники старины, венец

Памятник Александру Невскому и его войску стоит между Псковом и Чудским озером, где и состоялось Ледовое побоище.

На правах рекламы

Авторемонтная система Vika - это полный комплекс высококачественных лакокрасочных материалов для ремонта автомобилей, включающий в себя материалы для подготовки и окраски поверхности, лабораторию по подбору цвета и вспомогательные продукты.

РУССКИЕ КРАСКИ

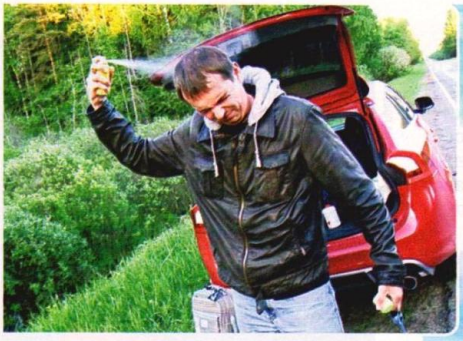
Дилеры и розничные продажи в Вашем регионе на сайте:

www.vika-color.ru

тел.(4852) 49-29-41/42/43/81

на правах рекламы

77 Проверка состояния ламп аварийной остановки.



Без противомоскитных средств на Псковщине не обойтись!

Две реальности. Два разных мира. Вся поездка была насыщена подобными контрастами.

Дома напротив Псковского кремля симпатичны, но местным искусствоведам не нравятся – слишком уж современны на фоне исторической части города.

Собор, что на территории Кремля, виден за 20 верст от города.

С почтамта, стилизованного под древнее здание, можно послать весточку...

...что автор и сделал, предварительно облачившись в старинный мундир почтмейстера.

которых – Кремль с его ни на что не похожими башнями. После Москвы с ее сумасшедшим трафиком и переселенностью местная жизнь кажется невероятно спокойной и размеренной. Совсем другое измерение!

Увы, неподалеку от города сидевший за рулем коллега влетел в яму и повредил сразу два колеса. Удивило, что низкопрофильные шины «Пирелли» остались целы, а вот на дисках образовались трещины. Вовремя! Кругом мрачный лес, мобильной связи нет, нас атакуют полчища свирепых комаров, а в багажнике вместо запаски – ремкомплект и кем-то заботливо уложенная шина... без диска.

...А в Псков хочется вернуться снова. Главное – положить в багажник запаску. А лучше парочку. ЗР

На окраине Пскова установлен памятник псковским десантникам.

Проверка механизма регулировки фар головного света. 78

ПЛАТА ЗА ИМИДЖ

«Мондео», самый крупный европейский легковой «Форд», обзавелся новой комплектацией. Забросив кофр с фотоаппаратурой в обширный багажник, Константин Якубов сел справа от Вадима Никишева.

«Спорт» – это круто. Хотя бы потому, что теперь это самая дорогая комплектация. Она дороже, чем даже «Титаниум Блэк». Под капотом «Мондео Спорт» только самые мощные агрегаты: 2-литровые турбомоторы семейства «Экобуст» мощностью 200 и 240 л.с. либо, как на нашем автомобиле, 200-сильный турбодизель объемом 2,2 л. Появилась эта комплектация только сейчас, когда в пару к мощному мотору подобрали автомат: вряд ли найдется много желающих самостоятельно перебирать передачи в солидном автомобиле. Причем, в отличие от бензиновых моторов с преселективным роботом, турбодизелю положена классическая гидромеханика – только она может переварить 420 Н·м тяги, к которым на форсаже овербуст добавляет еще 30 Н·м! Но даже шестиступенчатому автомату приходится нелегко. Каждое троганье сопровождается заметной паузой. Не спасает ни спортивный режим коробки, ни ручной – из-за этого управлять разгоном на малых скоростях неудобно: либо едва тащишься, либо прыгаешь вперед. С ростом темпа становится лучше, но все равно полного взаимопонимания не возникает. В дизельном «Мондео» чувствуются рывки при разгоне, коробка иной раз путается в передачах, а переключения вниз неспешны.

Нет рафинированности и в настройках шасси. Автомобиль с опционными электронно-управляемыми амортизаторами идет, на первый взгляд, плотно, но на неровностях начинает подрагивать корма, что особенно неприятно в ходовых поворотах. В режиме «комфорт» «Мондео» менее чувствителен к дорожной мелочи, однако неважно гасит раскачку на волнах. С обычной подвеской автомобиль идет увереннее – из-за иных настроек пружин и амортизаторов, а также уменьшенного (по сравнению с обычными версиями) на 10 мм просвета.

Эту разницу заметит лишь наметанный взгляд, зато аккуратный и стильный обвес выставлен на всеобщее обозрение. В салоне спортивную модификацию отличают отделка алькантарой с красной строчкой и вставки под углепластик. Еще одна особенность – «Спорт» бывает только с кузовом хэтчбек и только бельгийской сборки. Цена на дизельную версию начинается с 1 319 950 рублей, но ее легко можно довести до полутора миллионов, набрав дополнительные опции. Причем некоторые из них в менее дорогой комплектации «Титаниум Блэк» уже есть, а за иные придется заплатить в полтора раза больше. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Ford Mondeo Sport 2.2 TDCi

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4800×1886×1500
Колесная база, мм	2850
Колея спереди/сзади, мм	1589/1605
Объем багажника, л	486/1390*
Масса снаряженная/полная, кг	1605/2260
Разгон 0–100 км/ч, с	8,4
Максимальная скорость, км/ч	220
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,0/5,1/6,5

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,2 л, 147 кВт/200 л.с. при 3500 об/мин, 420 (450**) Н·м при 1750–3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/45R18.

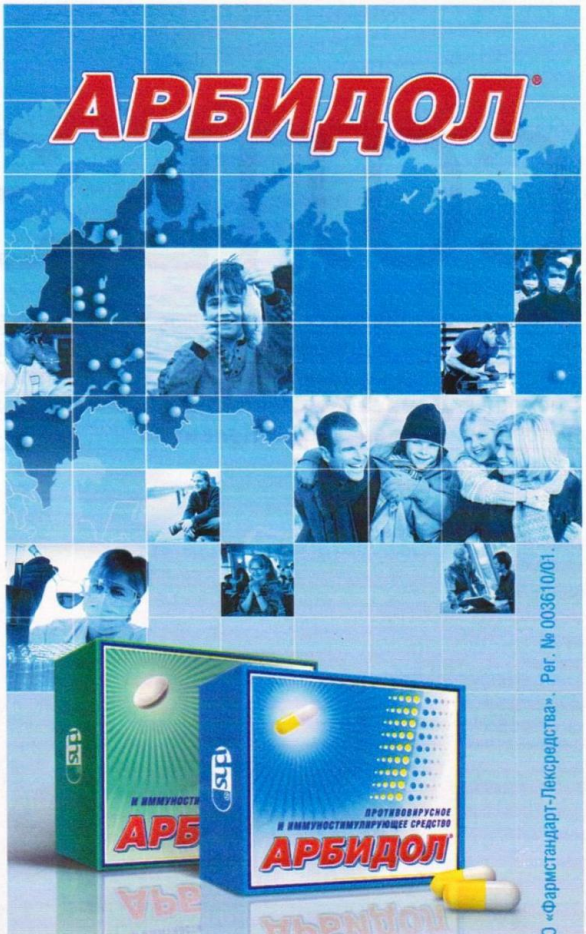
*С полноразмерным запасным колесом.
**В режиме «овербуст».

Странно, что маршрутный компьютер предлагает для «спортивной» модификации экорежим, помогающий экономить топливо.

Интерьер комплектации «Спорт» отличается деталями вроде накладок на педали, псевдокарбоновых вставок и алькантаровой обшивкой с красной строчкой.

На правах рекламы

АРБИДОЛ®



Препарат первого выбора в лечении гриппа и других ОРВИ с доказанной эффективностью

Оригинальный противовирусный препарат, для профилактики и лечения гриппа А и В (в том числе и «свиного»), а также других острых респираторных вирусных инфекций у взрослых и детей с 3 лет.

Применение Арбидола® способствует сокращению продолжительности заболевания, уменьшению выраженности симптомов гриппа и простуды, а также снижению риска осложнений.

Препарат характеризуется высокой степенью безопасности.

Выпускается в таблетках по 50 мг для детей и в капсулах по 100 мг для взрослых.

ОАО «Фармстандарт-Лекрсредства». Рег. № 003610/01.

ОАО «Фармстандарт-Томскхимфарм». Рег. № ЛСР- 003900/07.

Фармстандарт

www.arbidol.ru

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ ИЛИ ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ С ВРАЧОМ.

СОЛЬ ЗЕМЛИ

Салон «Хёндай-Солярис» пропылился, кажется навсегда, у «Лады-Приора» не очень хорошо включалась третья передача, а для ремонта «Фольксвагена-Поло» пришлось обращаться на сервис. Только «Рено-Сандеро» выдержал дальний маршрут на юг почти без потерь. Машины мучил **Сергей Воскресенский** с помощью **Дениса Арутюняна**, **Александра Крапивина**, **Павла Леонова** и **Валерия Жаринова**. Фотолетопись **Александра Кульнева**.

Когда на полпути к цели у «Поло» вдруг забарахлил кондиционер, все немного приуныли. Шутка ли, экстремальные температуры только начались! Перспектива оказаться на «инвалиде» в самой жаркой и пыльной части маршрута радовала мало. Все как-то потянулись к вдруг ставшей уютной «Приоре», радующей не только вполне работоспособным кондеем, но и отменными сквозняками. То, что зимой навевало уныние, летом оказалось незаменимым подспорьем в организации микроклимата.

На фоне этих мыслей «Сандеро» да и хэтчбек «Солярис» поначалу держались в тени. Не в прямом смысле, конечно. Первый только радовал практичным балансом сил и возможностей, а к «Хёндай» все настороженно приглядывались, в первую очередь оценивая его измененные подвески. При этом климатик «корейца» принимался на ура, поскольку он вполне справлялся со своими обязанностями.

Первые тепловой и пылевой удары мы получили под Саратовом. Хороший город. Даже починка «Поло» в изнывающем от зноя и отсутствия клиентов центре «Элвис Моторс» прошла как-то буднично. Пара часов ожидания, и механики сообщили: причина отказа – избыток хладагента в системе! Ее перезаполнили по гарантии. «Поло» ожил и задул ледяным ветерком – в продуваемый степными ветрами и пугающий нешуточными сорока двумя градусами поселок Эльтон мы прибыли во всеоружии. Испытания только начинались...

ЗАЧЕТ ПО ГРАДУСАМ

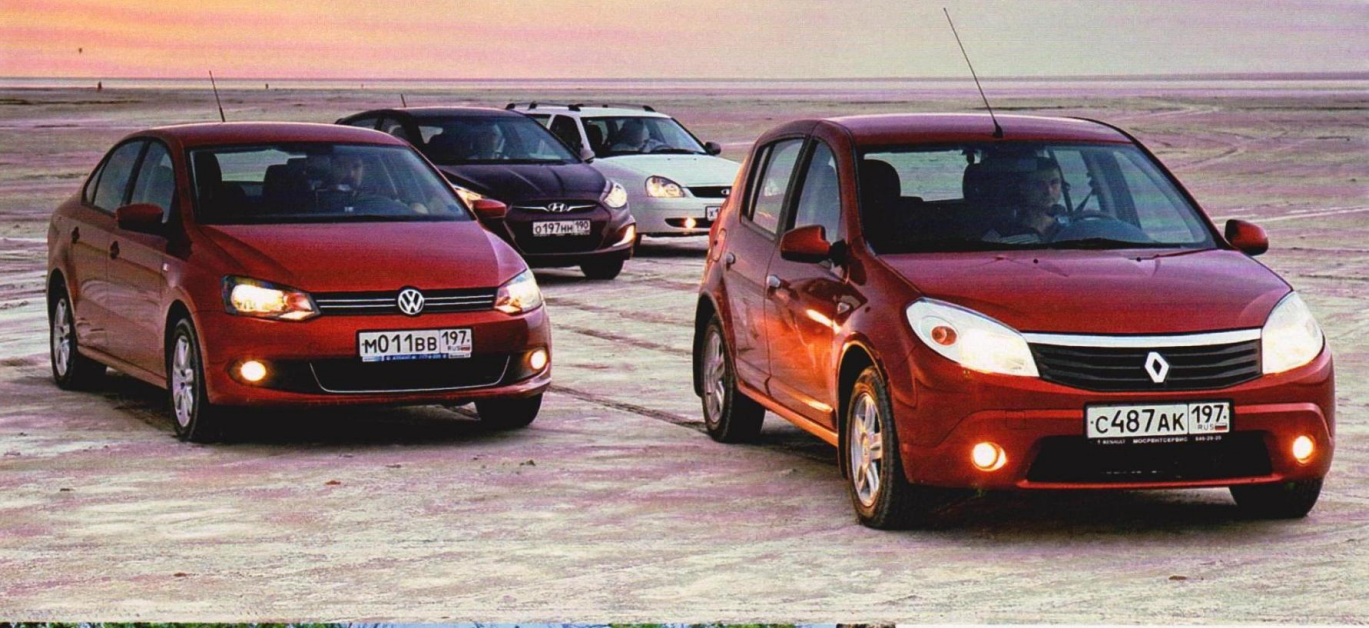
С раннего утра термометры в автомобилях. Темная отделка интерьеров,

схожие цветовые оттенки – часам к десяти-одиннадцати салоны «Соляриса», «Сандеро» и «Поло» нагреты до «зачетных» 50 °С. А вот белая как соль «Приора» капризничает почти на час дольше, никак не желая выходить за границы 45 °С. Что при этом происходит на улице, и вовсе понять трудно. С одной стороны, пасмурно и ветер валит с ног, поднимая тучи пыли, с другой – опрометчиво забытый кем-то под открытым небом градусник тут же зашкаливает за все отметки.

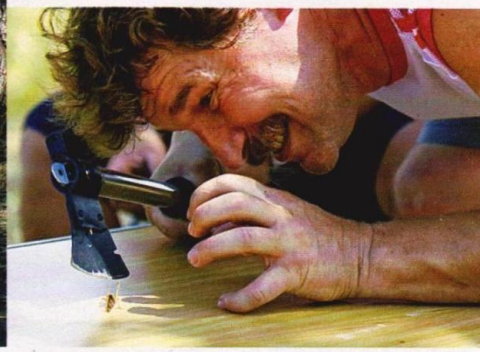
Вот и первый лидер – «Рено-Сандеро», к которому тут же приклеивается прозвище «холодок». Его кондиционер наиболее эффективно справляется с жарой. На стоянке он лихо охлаждает пространство вокруг водителя и заднего правого пассажира. Что же, отчасти такой результат можно было предсказать еще зимой, когда выяснилось, что большая часть разогретого воздуха направляется на стекло и к головам.

Следом – «Поло». Еще в дороге мы почувствовали его удивительную способность к правильному перемешиванию воздушных потоков. Стоило кондиционеру «выйти на режим», как создавалось ощущение мягкой прохлады, льющейся отовсюду. Первые измерения подтвердили: в эффективности охлаждения салона «Поло» лишь немного уступил «Сандеро», зато превзошел его в равномерности.

У климатической установки «Хёндай-Солярис» наилучшая производительность обнаружилась в движении. Возможно, это влияние режима *Auto*, допускающего большую скорость работы вентилятора. Напомню, при замерах у обычной системы кондиционирования мы ставим вентилятор во второе положение. В данном случае пришлось пойти на компромисс, выбрав для «Соляриса» наиболее жизненный вариант *Auto* в движении

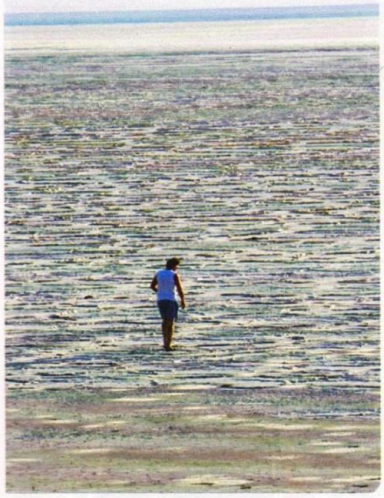


Бивуак недалеко от утеса Степана Разина. Тенёк нашли с трудом, зато местные жители порадовали вежливостью, хорошим русским языком и отменным знанием своей истории.



Изучение местной фауны. А какая смородина в соседних кустах!

Проверка состояния задних противотуманных фонарей. 84



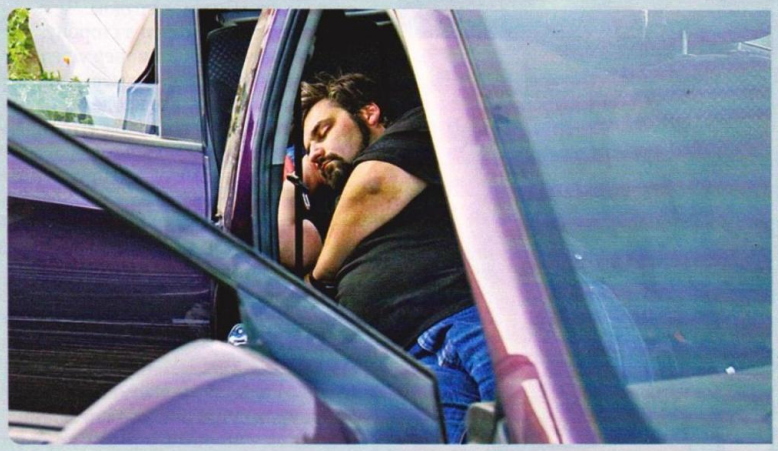
Соль до самого горизонта. Когда-то отсюда ее везли по всей России.

и минимально возможную температуру *Low* в паре с максимальной скоростью потока при охлаждении на стоянке.

Но даже хороший климатик не в силах бороться с потоками пыли, рвущейся в салон. Сначала шок, недоумение, попытки найти неисправность. Потом констатация факта: пылевого фильтра здесь нет вообще. А зря! По скрипу решеток воздуховодов и периодическим «затыкам» системы было понятно, что жить климатику без капитальной чистки осталось недолго.

Ну и наконец, «Лада-Приора». Особенность ее кондиционирования мы почувствовали еще в дороге.

НОМИНАЦИЯ «СПАЛЬНЯ»



Выбрать машину для ночлега не такое простое дело, как может показаться. Денис Арутюнян не поленился провести пару ночей в автомобилях.

Для того чтобы откинуть (а потом вернуть на место) спинку переднего сиденья «Приоры», придется долго и нудно крутить соответствующую ручку. И еще дольше разгружать багажник и раскладывать задний диван, чтобы получить почти полноценную кровать. Все это утомляет.

Переходим в «Поло». Одним движением раскладываем кресло – и сладких снов! Вот только откинуть его до конца не получится, как ни старайся. Да и подголовник чуть утоплен относительно спинки, отчего сильно затекает шея. Вдобавок ворочаться во сне сильно мешает центральный подлокотник: хоть опусти его, хоть подними, а все равно упираешься рукой.

Чуть удобнее в «Сандеро». Спинка тоже раскладывается не до конца, зато лежбище без боковых валиков получается почти плоское. Да и подлокотника нет.

Но еще удобнее «Солярис». Может, потому, что спинка откидывается на больший угол? Впрочем, и тут возникает проблема с подголовником – придется искать некий аналог подушки. В нашем случае ее заменил свернутый спальный мешок.

1. **«Хёндай-Солярис».**
2. **«Рено-Сандеро».**
3. **«Фольксваген-Поло».**
4. **«Лада-Приора».**

На правах рекламы

GÜNTEX®
репутация профессионалов.

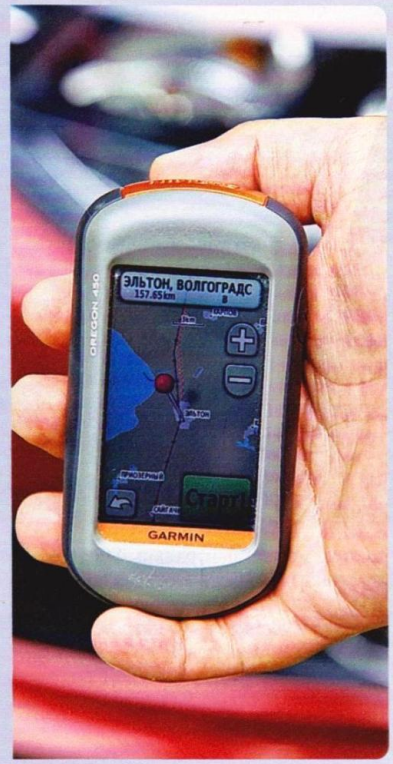
Новая торговая марка Guntex.
Включает в себя всевозможные шпатлевки, грунты, лаки для авторемонта. В продуктовую линейку входят современные материалы, разрабатываемые ведущими европейскими производителями и выпускаемые под наблюдением компании ASTA, Германия.

Произведено по технологии и под контролем качества ASTA GmbH

ОАО «РУССКИЕ КРАСКИ»
тел. (4852) 49-29-41/42/43/81
www.guntex-asta.com

УЖЕ В ПРОДАЖЕ!

на правах рекламы



В российской глубинке не так много дорог, чтобы в них потеряться. Но все же мы взяли с собой поводыря – туристический навигатор «Гармин-Орегон 450». И не пожалели: даже в глухой степи он показывал если не дорогу, то хотя бы верное направление к цели.

Направишь решетки на себя – получишь приятный и стабильный холод. Но перемешиваются потоки, в отличие, скажем, от «Поло», с трудом. Чуть отклонишь воздуховод в сторону, и кажется, что кондиционер ушел в положение «выкл.». Замеры подтвердили наблюдения: все вроде бы работает, но охлаждается салон «Приоры» явно медленнее остальных.

А в целом замечу, что при температурах 38 °С и выше разница между климат-контролем и обычным кондиционером в этом классе авто стирается. И тот и другой работают на пределе возможностей.

ЗАДАТКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

Степь и соль... В зависимости от времени суток они меняют цвета и оттенки, становясь серыми, коричневыми, бирюзовыми, а то и розовыми. Здесь нет асфальта, и временами становится очень неуютно при мысли, что, если автомобиль сломается, ты останешься с пустынными просторами один на один.

На разбитой дороге наступила полная реабилитация «Приоры». Она стала предводителем нашей разномастной компании. Кажется, ей всё нипочем: неглубокие колеи, жесткая трава, перегибы многочисленных балок и овражков. Лишь иногда, наталкиваясь на откровенные буераки, которые по силам только вездеходу, приходилось давать задний ход.

НОМИНАЦИЯ «ПРАКТИЧНЫЙ БАГАЖНИК»

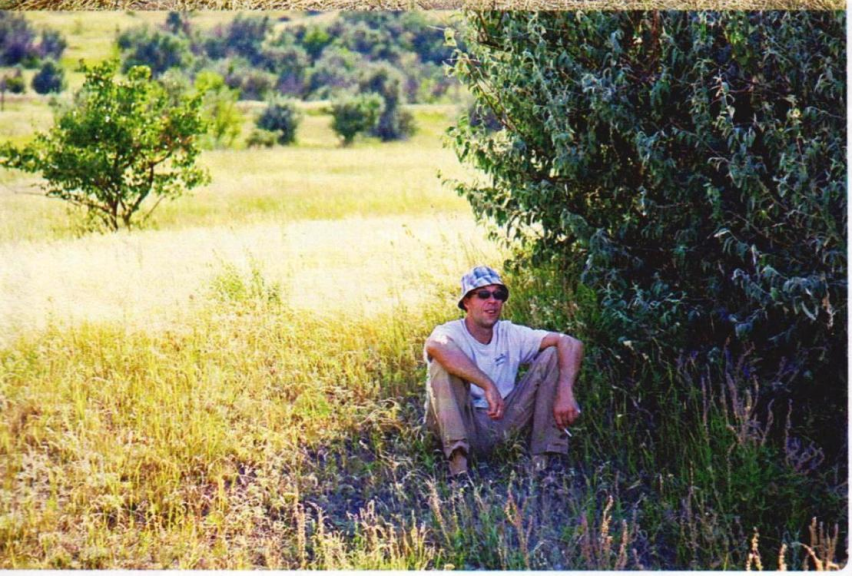
Требуется загрузить в багажник показанный на верхнем фото скарб.

1. «Лада-Приора».

2. «Фольксваген-Поло».

3. «Хёндай-Солярис».

4. «Рено-Сандеро».



День второй, купание в пыли только началось. К концу поездки внутри «Соляриса» она будет лежать толстым слоем буквально везде.

Пыль и бесконечные мойки преследовали нас на всем маршруте. А тут еще за водичкой надо спуститься с крутого волжского бережка.

Разморило... Хотя настоящая жара будет впереди.

«Рено-Сандеро» идет вторым. Его мотору иногда не хватает момента на низких оборотах, особенно при включенном кондиционере. Зато подвески без напряжения справляются с колдобинами, дорожный просвет позволяет действовать довольно смело. С небольшими ограничениями, продиктованными передним бампером, степные дороги этой машине по плечу.

Два других автомобиля – неженки. Ехать в таких условиях, конечно, можно, но очень медленно и аккуратно. Не их стихия. На колеях и перегибах начинают страдать бамперы, снизу периодически раздается характерное «хрясь». Именно из-за «Соляриса» и «Поло» мы не рискнули на обратном пути рвануть в сторону Волгограда напрямую, мимо полигона Капустин Яр.

На правах рекламы

18+
МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

По возможностям мотора и передаточным числам «Фольксваген» в этих условиях все же удобнее. Подвески у него тоже комфортнее. «Солярису», несмотря на самый мощный мотор, как и «Сандеро», не хватает эластичности. Причем настолько, что иногда в песке или на подъеме начинает подгорать сцепление. Но с точки зрения геометрии «Фольксваген» и «Хёндай» равнозначны.

Так что предлагаю вам самим решить, какой автомобиль третий, а какой четвертый...

ПОД НАГРУЗКОЙ

Дороги то бархатно стелются под колеса, то ощетиниваются такими

Кондиционер в «Сандеро» хорош, но нет штатного фильтра. Да и управление им требует привычки. С рециркуляцией и вовсе беда: рычажка практически не видно.

С виду невзрачно, но в данной компании именно в «Поло» управление вентиляцией самое правильное и рациональное. Хотя и эта система иногда умничает, автоматически включая рециркуляцию при нажатии кнопки.

НАШЕ ЗНАКОМСТВО
HYUNDAI SOLARIS

ДАЙ ПЯТЬ!

Незадолго до начала жаркого теста с хэтчбеком «Хёндай-Солярис» познакомился **Юрий Тимкин**. Что же приобрела и что потеряла популярная модель с отказом от отдельного багажника? Фото «Хёндай».

Обзаведясь двухобъемным кузовом, «Солярис» действительно похорошел! Среди бюджетных машин такую симпатяшку еще пойди поищи. Не исключено, что многие положат глаз на пятидверку именно из-за эффектной внешности. В сравнении с седаном машина короче на 255 мм (общая длина – 4115 мм), а значит, ее легче припарковать – в городе это несомненный плюс. Заднее окно такое же узенькое, как у седана, однако благодаря короткому свесу проще контролировать маневр задним ходом. Еще хэтчбек привлекает широким проемом двери багажника. Но объем при разложенных сиденьях стал меньше: вместимость отсека до полки, по заводским данным, 370 л, что на 85 л меньше, чем у седана. В левой нише я обнаружил два ремня с липучками: удобно закрепить ими, скажем, огнетушитель и аптечку.

Сложив спинку дивана (она поделена в соотношении 40:60), объем багажника можно довести до 1345 л. Для модели этого класса весьма достойный показатель. У «Рено-Сандеро», а его называют

Яркий, притягательный экран, современное управление климатической установкой, да и работает все это хорошо. Как при этом в «Солярисе» забыли про салонный фильтр, уму непостижимо!

Несмотря на проигрыш остальным, система кондиционирования «Приоры» порадовала стабильностью и выносливостью. Вот только режим *Auto* здесь явно лишний.

«колючками», что только расчет и удача позволяют избегать неожиданных проблем.

В такие моменты безумно жаль, что по сторонам особо не поглазеешь. После степей и песчаных бурь вокруг бескрайние поля подсолнечника, желто-зеленым ковром покрывающие десятки, а может, и сотни гектаров тамбовской и воронежской земли, – бальзам на истосковавшуюся по зелени душу.

Багажники и так полны туристического и водительского скарба, а мы еще добавили южные сувениры: арбузы, дыньки и прочие овощные. Они-то и увеличили нагрузку почти до полной.

Багажный проем шире, чем у седана.

Хэтчбек выглядит ярче и динамичнее седана.

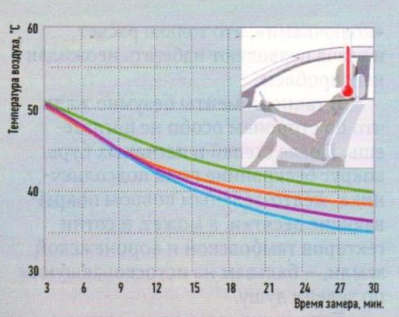
Сиденья не складываются вровень с полом.

главным конкурентом «Солярису», вместимость меньше. Жаль, что ровной площадки при сложенных спинках не получается. Да и небрежная выкройка напольного покрытия немного портит впечатление.

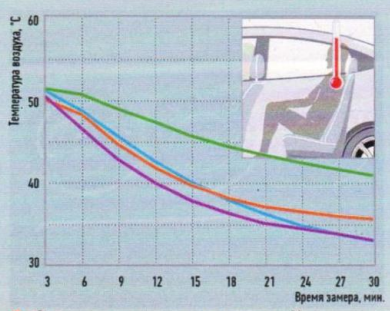
Пятидверный кузов выигрывает у седана и по запасу пространства над головой задних пассажиров – высота потолка в этом месте больше на 22 мм. Передней частью салона машина аналогична базовой модели, хотя про одно новшество все же упомяну: летом для «солярисов» стали предлагать навигацию (она обойдется в 28 000 рублей). Ее можно заказать даже на подержанную машину. Ни у одного из конкурентов (за исключением «Лады-Калина») ничего подобного нет.

Ходовыми качествами хэтчбек мало отличается от седана – здесь обнаруживается точно такая же раскачка кормы на высоких скоростях, вызванная неудачной настройкой задней подвески.

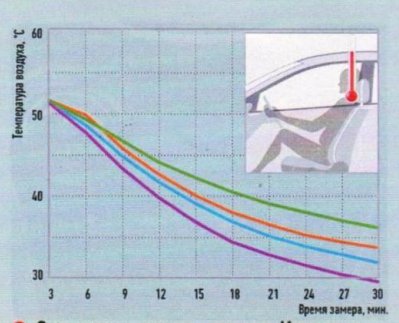
Впрочем, этот недостаток обещают скоро побороть: работа по доводке шасси близка к завершению.



Охлаждение салона – статика. Изменение температуры в зоне головы водителя, рециркуляция включена. Вентилятор: положение *max*.

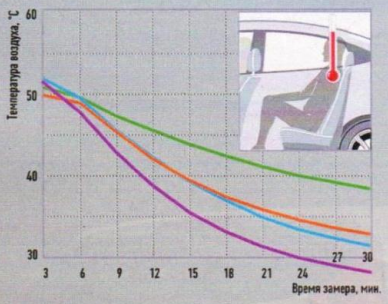


Охлаждение салона – статика. Изменение температуры в зоне головы заднего правого пассажира, рециркуляция включена. Вентилятор: положение *max*.

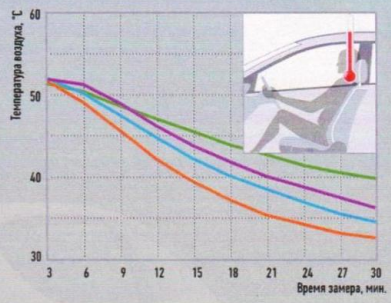


Охлаждение салона – статика. Изменение температуры в зоне головы водителя, рециркуляция выключена. Вентилятор: положение *max*.

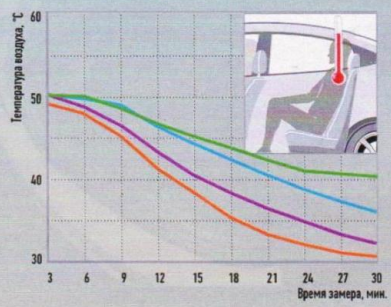
Охлаждение салона – статика. Изменение температуры в зоне головы заднего правого пассажира, рециркуляция выключена. Вентилятор: положение *max*.



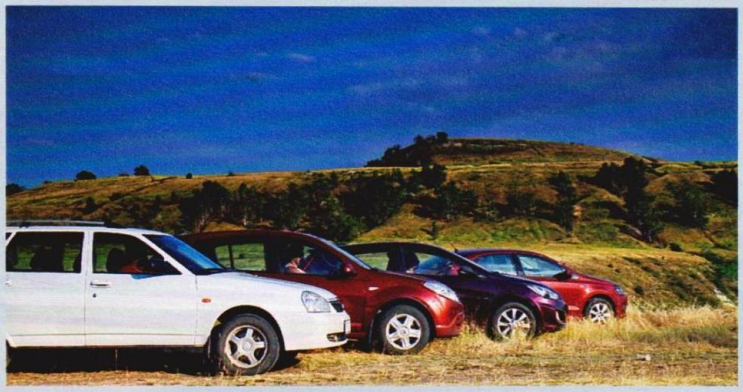
Охлаждение салона – динамика. Изменение температуры в зоне головы водителя, рециркуляция выключена. «Поло», «Приора», «Сандеро» – вентилятор: среднее положение; «Солярис» – положение *Auto*, 22 °С.



Охлаждение салона – динамика. Изменение температуры в зоне головы заднего правого пассажира, рециркуляция выключена. «Поло», «Приора», «Сандеро» – вентилятор: среднее положение; «Солярис» – положение *Auto*, 22 °С.



Volkswagen Polo
Hyundai Solaris
Renault Sandero
Lada Priora



НОМИНАЦИЯ «САМЫЙ ЭКОНОМНЫЙ»

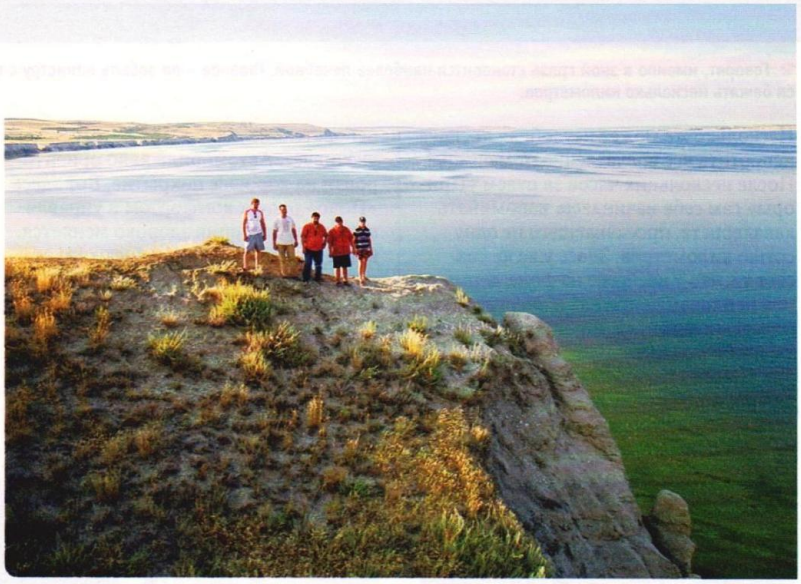
Честно говоря, ужаснулись, когда подсчитали реальный расход топлива за пробег 3000 км. Насколько же маленькие автомобили иногда прожорливы. А ведь в начале пути маршрутные компьютеры выдавали куда более оптимистичные показатели: на «Приоре» – 6,1, на «Поло» – 6,4 л/100 км. Жара и пыль внесли коррективы...

1. «Лада-Приора» – 7,3 л/100 км.
2. «Фольксваген-Поло» – 8,0 л/100 км.
3. «Рено-Сандеро» – 8,6 л/100 км.
4. «Хёндай-Солярис» – 9,4 л/100 км.

На волжских просторах... Жаль, накупаться вволю не получилось, уж больно круты и неприступны берега.

«Рено-Сандеро» лучший и в этой номинации. Некоторым не очень по душе простенькие сиденья и далеко не во всем удобная эргономика. Однако даже самые ярые скептики признают: невзирая на нагрузку, его подвески без особых проблем справляются с большинством дорожных сюрпризов. Их иногда пробивает, да и потряхивает порой основательно, но чувство защищенности и комфорта всегда с тобой. Добавим сюда бойкий мотор и надежное поведение на дороге – и сразу становится ясно: «Сандеро» и в этом пробеге лидер.

«Лада-Приора» не столь однозначно утвердилась на предсказываемой ей второй позиции. Нашлись те, кто предпочел бы «Поло». И вовсе не из-за того, что его салон более собранный и не такой скрипучий.



На правах рекламы

Основной поставщик шаровых опор для конвейера «АВТОВАЗ» рекомендует:

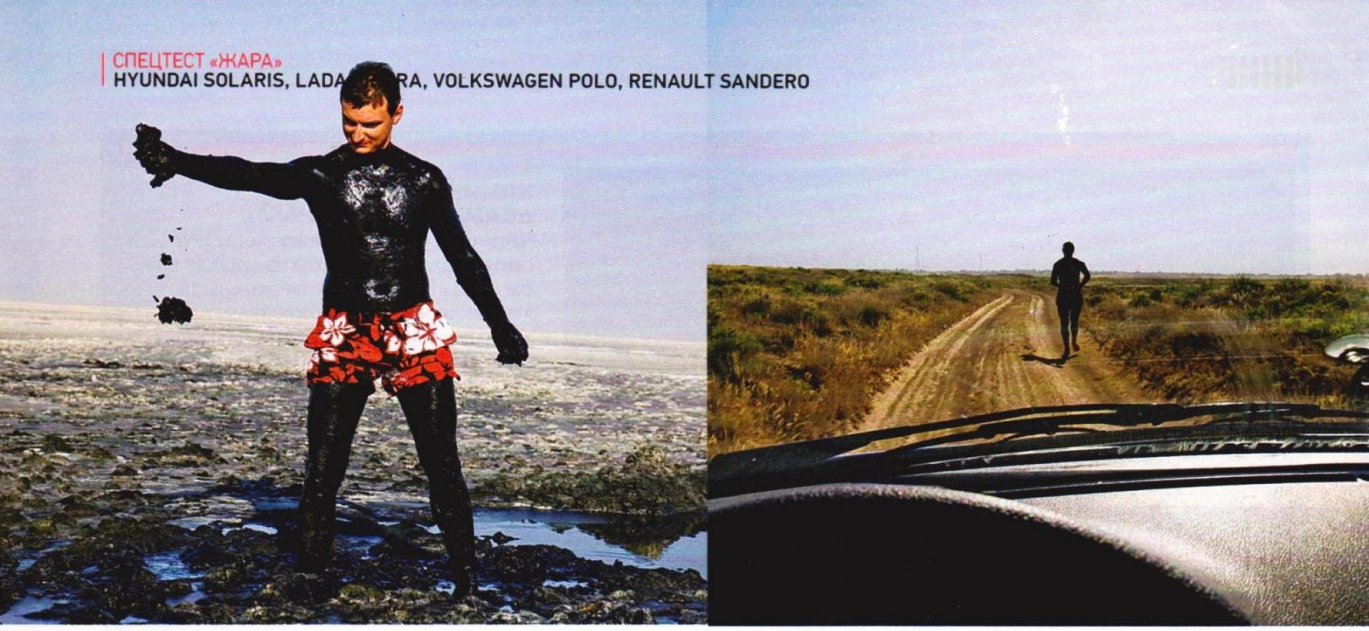
ШРУСы серии «КОМФОРТ»
Прогресс очевиден

ШРУСы серии «Комфорт» — это новая линейка шарниров с повышенным ресурсом эксплуатации. Благодаря высокому уровню надежности и технологичности срок службы ШРУСов «Комфорт» увеличен на 25% и составляет 150 000 км пробега.

БЕЛМАГ
современные автотехнологии

Преимущества ШРУСов «Комфорт»:

- мы создали идеальные условия в наиболее «ответственной» зоне — зоне трения шарнира, значительно продлив тем самым срок службы изделия
- мы применили новую запатентованную конструкцию защитного чехла из превосходного материала, сохраняющего высокие механические свойства даже при сверхнизких температурах
- мы используем уникальную противозадирную смазку «ШРУС-МС», эффективно защищающую металлические элементы от износа и снижающую шум
- мы комплектуем наши ШРУСы хомутами типа «евростандарт»



Говорят, именно в зной грязь становится наиболее лечебной. Главное – не забыть канистру с пресной водой, а то до ближайшей речки придется бежать несколько километров.

Насколько же может неудобная посадка испортить все впечатление от машины! После нескольких часов за рулем «Приоры» сам себе начинаешь напоминать кавалериста, проскакавшего не одну сотню километров. Здесь уже не спасает то, что у нее даже на фоне иномарок неплохой двигатель и энергоемкие подвески: чем хуже дорога, тем больше ты им благодарен.

Шасси «Поло» слабовато для наших дорог, и это чувствуется даже на пустой машине. Едва на пути появляется волна, начинает основательно «штормить» – ездоков укачивает. Автомобиль явно ориентирован на хорошее покрытие. Вот здесь «Поло» радует комфортом и управляемостью. Ситуация здорово меняется, когда во вместительном багажнике и салоне появляется груз, а покрытие становится далеким от идеала. В таких условиях «Поло» сразу как-то съеживается, начинает лязгать ограничителями и раскачиваться, как умалишенный. Приходится тормозить, постоянно уворачиваясь от неровностей, которых «Сандеро» просто не замечает. Хорошо хоть, управляемость остается надежной!

Теперь о «Хёндай». У него удобный салон, явно лучший, если сравнивать с конкурентами. Опять же отменный двигатель, тормоза, даже поведение на дороге. «Солярис» явно подлечили: хэтчбек с доработанной подвеской (здесь она появилась в экспериментальном порядке, а на серийных машинах ее внедрят с середины августа) совсем не склонен к рысканию и прочим ужимкам, которые мы отметили на седане (ЗР, 2011, № 8). Правда,

Эльтонский зной позволил равномерно прогреть не только наши головы, но салоны автомобилей – аж до 51–52 градусов!

Встроенные градусники работали на удивление слаженно, хотя и оказывали определенное психологическое давление на водителей. С этих позиций экипаж «Сандеро» всегда был на особом положении, ведь в «Рено» термометр не предусмотрен.

с оговоркой: только на ровной как стекло дороге!

Едва груженый «Солярис» оказывается на ухабах российской глубинки, пробой следует за пробоем. Причем как спереди, так и сзади.

Раскачка кузова при этом такова, что временами автомобиль становится непредсказуемым, причем просчитать развитие ситуации, как на «Поло», невозможно. Только что «Хёндай» едва качнулся на небольшой неровности, как вдруг на следующей, которая всего на сантиметр выше, вдруг запрыгал, залязгал буферами.

А еще в таких ситуациях он и вильнуть в сторону не прочь!

Подводя итоги, с «Соляриса» и начнем.

«Хёндай-Солярис»

В нашем пробеге занял последнее место. В первую очередь из-за слабой подготовки к российским условиям. С этим автомобилем явно поторопились. Но если обратить внимание на критику и снабдить семейство «Солярис» по-настоящему энергоемкими подвесками да предусмотреть защиту салона от пыли (необходимость последней доработки и вовсе очевидна), то автомобиль получится ого-го!

«Лада-Приора»

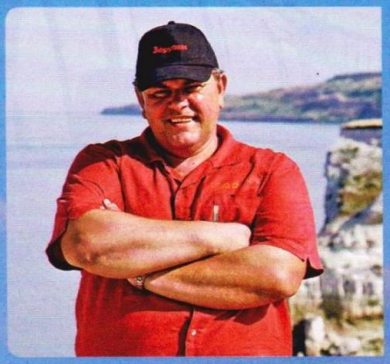
Экономична и неприхотлива, вместительна для грузов. Однако от эталона, увы, далека, в первую очередь из-за неудобного, трескучего салона с низкокачественной отделкой. Ездовые возможности, за исключением энергоемкости подвесок, так себе, где на троечку, где на три с плюсом. Но даже это не главное. В первую очередь очень хочется посмотреть в глаза тому, кто лихо перекроил на нынешней «Приоре» салазки передних кресел, уменьшив диапазон их продольных перемещений (на первых машинах такого не было). Это даже не рекомендация, скорее просьба: пока на машине не появился ГЛОНАСС и прочие космические опции, давайте не будем позориться и хоть водителя посадим так, как положено. Для этого даже зарубежные аналоги не нужны!

«Фольксваген-Поло»

Сделанный в России и для России. Но он пока скорее все же «иностранец». Дело не только в однотонном и скучном, хотя и удобном интерьере или такой же гамме цветов кузова. Просто у нас подобный автомобиль обязан быть универсальнее. Ну а нынешний «Поло» хотя и терпит плохие дороги, но явно не создан для них.

«Рено-Сандеро»

Пожелаем ему лучшей эргономики. Более мощный двигатель? Не нужен! Мотору скорее не хватает эластичности на низких оборотах. А уже к ней можно добавить и иную трансмиссию, ведь главный недостаток «Рено» в дальней дороге – очень неприличный аппетит. ЗР



Сергей Воскресенский, руководитель пробега: «Увлекшись критикой «Соляриса», совершенно упустил из виду, что у лидера этого пробега «Сандеро», оказывается, в системе вентиляции тоже нет штатного фильтра. Точнее, на нашей машине он есть, но установлен самостоятельно. Естественно, без этой доработки результат был бы плачевнее».

Проверка балансировки колёс на отсутствие вибраций. 94

Надо ли помогать властям бороться с пробками? Нужен ли нам техосмотр? Ставить ли светодиодные фонари на «семерку»? Заезжайте в сентябрьский зарулевский почтамт – обсудим!

КАК Я ПОМОГАЛ МЭРУ

Вы писали, что прошло довольно много времени с того момента, когда новый московский мэр сообщил широкой публике о намерении разрулить пробки, а видимые результаты до сих пор отсутствуют. Так это и понятно: одного г-на Собянина на все направления московской жизни не хватит. Смотришь на действия чиновников, отвечающих за дорожное движение, и приходят на ум две пословицы: «Один в поле не воин» и «Короля играет свита». Эффект будет только в том случае, если на проблему навалятся все. Я тоже попробовал навалиться...

В общем, считая себя неравнодушным человеком, откликнулся на призыв властей подсказать им варианты лучшей организации движения. Жители Щербинки и Подольска, которые ездят в Москву по Варшавскому шоссе, постоянно попадают в жуткую пробку: утром не пробиться в Москву, вечером, понятное дело, – в область. На участке в пару километров бесследно исчезают нервы, время и бензин. Так вот, в начале года на территории Милицейского поселка закончили строительство большого микрорайона и построили к нему новую дорогу. Ура? Нет – сделали это так, что на протяжении Щербинки получилось две параллельные дороги с двусторонним движением на расстоянии 20–25 м друг от друга. Я на сайте правительства Москвы предложил сделать эти две дороги односторонними: получилось бы, что в сторону Москвы дорога пяти-шестиполосная, а в сторону области – трехполосная. И пробка исчезла бы совсем.

Получаю ответ от Департамента транспорта Москвы. Мне в доступной форме объяснили, что, дескать, дорога к новым микрорайонам «построена по проекту»! А кто с этим спорит-то? Ребята, вы хоть читаете, что вам пишут? Я же просто предложил вам изменить схему движения для исключения пробок на дороге! Но чиновники не читают и не слышат того, что им предлагают люди: они тупо определяют тему послания и не глядя шлют «правильный» ответ. Словом, я им про Фому, а они мне про Ерему. И пока они будут просто отписываться от замечаний и предложений граждан, никакой, даже самый лучший, мэр, премьер или президент проблему не решит.

Алексей Манмарёв, Москва

ЛЕТНИЙ РЕМОНТ

Раздолбанные дороги надо чинить – спору нет, но почему ремонт начинают в самый разгар дачного сезона? Возвращаясь с дачи в воскресенье вечером, простоял почти семь часов на Выборгском шоссе, а ведь обычно добираюсь часа за полтора. Причина банальна: ремонт моста на въезде в город – и вместо трех полос оставили одну. При этом никаких предупреждающих знаков, никакой попытки организовать движение силами милиции-полиции.

Само ужасное, что я после четырех-пяти часов тыркания прекрасно начал понимать людей, пытающихся объехать это столпотворение по встречке. Правда, итог – серьезная авария из пяти-шести машин. Я и сам, наверное, рванул бы «налево», кабы не жена и полуторамесячная дочка на заднем сиденье... Ну не выдерживают нервы у людей: всем нужно домой, завтра на работу, а тут такое вот завершение выходного дня!

Другой, не менее удручающий пример привел коллега: пятница, вечер, Мурманское шоссе – все едут из города, но почему-то ремонт устроили именно на этой полосе. А в воскресенье вечером – как раз на противоположной!

Вопрос один: у нас власть есть?

Андрей Щенников, Санкт-Петербург

Оставить нельзя отменить

Хорошая статья. Нынешний ГТО – это легальный, высокодоходный и хорошо организованный отъем денежных средств у автовладельцев, не имеющий никакого отношения к безопасности. Еще очень замечательно, когда подобные решения принимают те, кто ни бельмеса не соображает в том, что делает.

BackFire

Благодетели! То с часовыми поясами поиграют, то с милицией. Грустно все это, господа!

Twin Peaks

Спасибо за статью, но вряд ли наверху ее будут читать.

psi-factor

Уважаемая редакция! Ну проведите вы опрос по теме «Талон ГТО и безопасность»! Помните еще советскую акцию «Комсомолки» «No to world holocaust!» с массовой засылкой писем в ихний Белый дом? С удовольствием потрачусь на почтовую марку. Если ничего не делать, точно ничто не изменится к лучшему.

arxis

Статья утопичная – как и труды про коммунизм.

Souz

Гениальная статья. Повторю еще раз: давайте и водительские права отменим – все равно каждый второй их покупает. Даже цену могу озвучить: 15–20 тысяч (в Питере) за полный комплект: теория, площадка, город. Заметьте, сумма на порядок выше, чем за прохождение ТО. Причем будущих водителей специально готовят так, что сдать экзамены самостоятельно крайне сложно, так как и автошколы, и инструкторы сидят на проценте с «передачек» (гаишник напрямую у незнакомого человека денег брать не будет). Об этом почему-то никто не говорит в СМИ: видимо, рано еще, не дали отмашку.

Oleg_I

ДАВАЙТЕ И ПРАВА ОТМЕНИМ: ВСЕ РАВНО ИХ ПОКУПАЮТ!

С огоньком

Хочу установить на свой ВАЗ-2107 светодиодные дневные ходовые огни. Как я понял из комментариев полицейских начальников, такая установка возможна, если выполнить требования по подключению и расположению. Не будет ли у меня проблем с ГИБДД и техосмотром?

Геннадий Щукин

От редакции. *Проблемы могут возникнуть, потому что любое изменение конструкции автомобиля должно быть согласовано наверху – например, в том же НАМИ. Завод-изготовитель подобную доработку не предусматривал, а потому инспектор ДПС может обвинить вас в нарушении Правил.*

ОДНОГЛАЗЫЙ ФИНН

Где в наше время можно встретить такой вот «Москвич»? В Финляндии, представьте себе...

Геннадий Митраков, Карелия, Петрозаводск

БЕГ С БАРЬЕРОМ

В поселке Яйва Пермского края люди, видимо, настолько низкого роста, что такой переход им в самый раз.

А. Середкин, Березники

ПРОХОДИМЕЦ

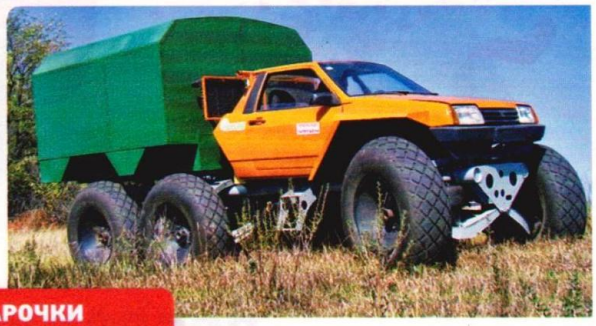
Нелепую, но забавную конструкцию обнаружил у себя в Архангельске. Как говорится, мы мирные люди, но на запасном пути у нас кое-что есть...

Федор Пильников, Архангельск

БОТАН

Представляю вариации основной продукции нашей фирмы: опрыскиватели и разбрасыватели удобрений. Нарекли мы это создание «Ботаник», ведь работа у него такая.

Андрей, Самара



НАШЕМАРОЧКИ

Всех заметивших и сфотографировавших разного рода необычные, забавные и просто прикольные автомобильчики приглашаем присылать свои фото нам. Лучшие, конечно же, будут опубликованы!

ИЖЕВСКОЕ С НИЖЕГОРОДСКИМ

Весной мы отдыхали на Кубани и в городе Горячий Ключ часто видели эту самоделку. Что это – гибрид ГАЗ-69 и «пирожка» из Ижевска? Причем мне кажется, что база немного укорочена. А на номерной рамке написано: «Дилерский салон «Мерседес»!

Ришат Ахунов, Октябрьский, Башкортостан

ВАМ В КАКУЮ СТОРОНУ?

Говорят, этот «тянитолкай» даже ездит. И все колеса поворачиваются...

Артур Думанян, Новороссийск

РАЗНОРАБОЧИЙ

Сей аппарат запечатлен в деревне Мышлино, что во Владимирской области. Интересно, какую категорию в правах надо открыть для управления этим чудом?

Андрей Ткач, Москва

P.S. *Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru***

Сентябрьским почтамтом 2011 года руководил Михаил КОЛОДОЧКИН

РУЛЬ ИЗ ДЕТСТВА

Бежевый «Москвич-401» появился у родителей за несколько месяцев до моего рождения, и мы с ним росли, что называется, душа в душу. Я интересовался его устройством, помогал в ремонте и обслуживании, читал ЗР и так далее. Однажды, сидя за рулем, нажал ногой на кнопку стартера, который не замедлил включиться. Автомобиль дернулся. Тогда я (было мне лет девять) довольно сильно испугался, но в итоге решился прокатиться самостоятельно, благо ключи родители никогда не прятали.

Пустить двигатель не составляло труда. Впервые при работающем моторе выжимаю сцепление и включаю передачу. Педаль у «Москвича» была довольно легкой, но из-за графитового выжимного подшипника обороты заметно падали. Передачу я включил вторую, по детской наивности полагая, что раз она слабее, то автомобиль будет меньше дергаться при троганье... Понятно, что при включении сцепления (надо ли говорить, как колотилось при этом сердце?) «Москвич» задергался и заглох. Еще одна попытка... Я все же сообразил, что трогаться на первой легче. И автомобиль наконец поехал!

Несмотря на неуверенность, меня переполняло чувство ликования. А когда решился выехать на улицу, то даже выжал на ходу сцепление и перевел рычаг на руле в положение второй передачи. Двигатель уменьшил обороты, но автомобиль ехал! А вот обратное переключение не получилось. Раздался скрежет шестерен – синхронизатора-то нет... Конечно, я был очень напряжен, забывал смотреть в зеркало и на спидометр, но через несколько сот метров уже довольно уверенно держал руль. И даже решился разогнать «Москвич», подумать только, до 70 км/ч!

Впоследствии приходилось сидеть за рулем различных автомобилей, включая иномарки, но руль «Москвича» – красивый, с коричневым ободом и большой желтой кнопкой – мне не забыть никогда. Кажется, руки до сих пор чувствуют его – мой первый руль...

Михаил Данилов, Тбилиси

В первый раз

В начале года мы предложили читателям присылать истории с объединяющим началом «В первый раз» (впервые за рулем, первая встреча с ГАИ, самый первый автомобиль, первый наставник по вождению, первое ДТП и т. п.), пообещав публиковать лучшие. Выполняем обещание и ждем новых рассказов!

ИДУ НА ВЗЛЕТ

Первый автомобиль, который мне удалось купить, был изрядно подержанный «запор» зеленого цвета, как в анекдоте. Он дарил восхитительное чувство свободы: можно было поехать в областной центр, на пикник, за грибами-ягодами... Да мало ли куда!

Кстати, о ягодах. Поехали мы как-то в лес. Набрали ягод, сели в машину, я пустил двигатель, а контрольная лампа зарядки аккумулятора не погасла. Дело позднее, разбираться, что к чему, в лесу не хочется, а если успеть до темноты дотянуть до города, чтобы не включать фары, то резервной емкости должно хватить. В общем, поехали – я жму на газ...

На въезде в город у нас довольно сложная система транспортных развязок. Сначала идут затейливые кольца с двумя радиусами, а потом левый поворот. Участок не запредельной сложности, но требует аккуратности на высокой скорости. На «Запорожце» с мягкой подвеской, огромным клиренсом, высоким центром тяжести и высокопрофильными узкими шинами И-151 это не так просто. Но я ведь тороплюсь: вдруг батарея сядет? В итоге на выходе из связки «правый-левый» у меня на спидометре было 110 км/ч. И тут же на длинной прямой я увидел инспектора с радаром... трясущегося от смеха.

«Я, – сказал мне потом развеселившийся гаишник, – сначала не поверил, что ЭТО может ехать здесь с такой скоростью. Даже померил дважды...»

Изображаю на лице всю скорбь, невинность и сожаление, на какие только способен, невольно предвосхитив грядущий образ кота из мультика «Шрек», и поясняю, что действую в «условиях крайней необходимости»: тяну «до посадочных огней», пока не заглох двигатель. И уверенно доказываю, что, дескать, медленно ехать не имею технической возможности.

Невероятно, но факт: я был прощен! Видимо, хорошее настроение гораздо важнее, чем штраф, наложенный на дисциплинированного, в общем-то, водителя.

Николай Галочкин, Оленегорск

КАК Я ЗАБОДАЛ КОРОВУ

С двухлетнего возраста я каждое лето проводил у бабушки и дедушки, в Урюпинске. Лето 2005 года не стало исключением. У моих прародителей на тот момент был ЗАЗ-968М кофейного цвета. Правами я тогда еще не обзавелся, но дед с согласия бабушки разрешал мне ездить на пруд. Доехав в очередной раз, я снял свои сандалии около машины и пошел купаться. И только возвращаясь домой, понял, что забыл обуться.

Еду обратно к пруду по проселочной дороге – на пашне лежит корова. И что-то ей не понравилось: выбежала на правую часть дороги и... встала на дыбы! Быстро торможу, но все-таки пинаю корову в бок. Та падает – одновременно передняя правая часть «Запорожца» мнется, капот выгибается вверх... Вредная скотина вскочила, отбежала обратно и спокойно продолжила жевать травку. А я с позором сбегал за сандалиями и вернулся домой. На следующий день по деревне поползли слухи – хозяева коровы меня вычислили и даже хотели подать в суд. Однако все кончилось миром. От пережитого потрясения я лишился аппетита на неделю. Зато корова перенесла столкновение спокойно – в отличие от «запорюни», который долго ждал ремонта.

Сергей Григорьев, Солнечногорск

НЕУДАЧНЫЙ ФЛИРТ

Я познакомился с «копейкой» необычным образом. В июле 1973 года призвали меня в армию офицером-двухгодичником. Молодой был, амурные дела и все такое... И понесло меня как-то по этим самым делам в Дзержинск, за полсотни километров от Минска. До Минска-то я из части добрался, там километров восемьдесят, – но время позднее: ни поездов, ни автобусов не видать. Договорился с частником на новенькой «копейке», что он за пятерку довезет меня, куда надо..

Едем по ночному шоссе. Тепло, хорошо, но на низкой обочине уже лежит первый снежок, а по стеклу забарабанил дождик. То ли водитель замечтался, то ли еще что, но нас несет вправо – и мы плюхаемся в этот самый снег, вне дороги. Оба целы, фары горят, а вокруг никого. Время идет – ехать в Дзержинск расхотелось. Дождались грузовика, тот дернул тросом: вытащить-то вытащил, но бампер скрутил в бараний рог. Водитель совсем расстроился и повез меня... обратно в Минск. Поэтому ночь я провел не совсем так, как хотел, – на вокзале. А утром вернулся в часть.

Так впервые познакомился с «Жигулями», а заодно угодил в первое ДТП. Сейчас мне уже за шестьдесят, но ту поездку прекрасно помню. Хочу, чтобы и последующие запоминались не хуже!

Александр Трифонов, Могилев

МЕДВЕЖЬЯ УСЛУГА

Что бы ни говорили производители автомобилей о защищенности своих детищ, взломать их умелому человеку не составит труда, убедился **Игорь Теременко**. Фото **Сергея Баландюка**.

Наверняка многие автовладельцы сталкивались с ситуацией, когда двери автомобиля заперты, а ключи остались в салоне. Шансов поправить случившееся не так много. Лучше всего воспользоваться запасным ключом, если, конечно, он находится в пределах досягаемости. Наиболее отчаянные норовят решить проблему на месте, разбив, например, стекло подходящим булыжником.

Мы предпочли промежуточный способ, доверив решение проблемы специалистам. Благо, в Интернете полно предложений от фирм, готовых за деньги вскрыть что угодно – от автомобиля до сейфа. Используемые методики большим разнообразием не отличаются.

Чтобы оценить качество услуги вживую, мы положили ключи в подстаканник центрального тоннеля, запасным комплектом заперли редакционный «Форд-Мондео» и сели за телефон.

Проверка отсутствия посторонних шумов и вибраций. 102

Подбор комбинации с помощью электронного устройства. Вибрация отмычки, вызванная встроенным электромоторчиком, заставляет пины хаотично подпрыгивать. После недолгих манипуляций они на некоторое время подвисают в нужном для поворота ключа положении. Пользоваться этим приспособлением сможет любой человек, не обладающий специальными навыками. Правда, для его приобретения потребуется получить особую лицензию.

Принцип работы механических отмычек тот же самый. Только вместо электропривода здесь используется механический рычаг. Продают такой инструмент тоже по спецразрешению.

Некоторые предпочитают классические отмычки, приспособление наиболее древнее. Но воспользоваться ими сможет не каждый: необходима не только специальная подготовка, но и сноровка.

Однако возиться с получением лицензий большинству не с руки: долго и дорого. А уж мастеров-«медвежатников», отменно знающих свое ремесло, и вовсе единицы. Поэтому «мужчины по вызову» предпочитают оснастку попроще, используя различные приспособления для отжима стекол и дверей.

Один из приемов заключается в опускании бокового стекла с помощью закрепленных на нем присосок. В образовавшийся зазор пропускают длинную проволоку и дергают за внутреннюю ручку двери.

Если номер не проходит, зазор создают в верхнем углу двери, отжимая край рамки пневмоподушкой и пластиковыми клиньями. Способ варварский: может пострадать и сама дверь, и ее уплотнитель (стоимость последнего у иномарок начинается с 3000 руб.).

Аналогичным образом можно попасть в багажник, отжав «удлинителем» фиксатор замка либо зацепив аварийный тросик.

На правах рекламы

MEYLE Germany
MEYLE Products

Качество? Безусловно!

Если Вы делаете ставку на продукцию MEYLE - Вы делаете выбор в пользу КАЧЕСТВА. Надежность нашей продукции подтверждена многолетним опытом в производстве запасных частей и совершенной системой контроля качества выпускаемых автокомпонентов.

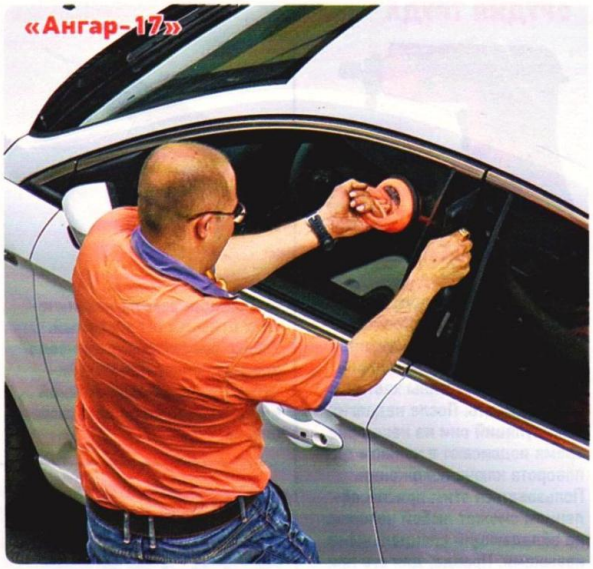
- *Рулевое управление*
- *Система охлаждения*
- *Тормозная система*
- *Подвеска*
- *Электрооборудование*
- *Ременной привод*
- *Фильтры*
- *Детали двигателя*

www.meyle.ru

Реклама. Товар сертифицирован

По первому вызову уже через 50 минут прибыл на личном авто скромного вида мастер. Но стоило взглянуть на внушительный арсенал всевозможных приспособлений, как стало понятно: этому асу по зубам даже банковское хранилище. Поскольку запертый автомобиль не сейф, мастер ограничился маленьким футлярчиком с набором отмычек, баллончиком жидкости типа WD-40 и складным стульчиком для удобства работы. Трудился он спокойно, без каких-либо видимых усилий, буквально щупая рукой каждый шорох пина. Через 30 секунд сопротивление «Форда» было сломлено. За такую аккуратную работу мы без сожаления отдали 3500 руб.

НАША ОЦЕНКА: **ОТЛИЧНО**



Экипаж «Ангар-17» примчался на помощь быстрее всех – уже через 30 минут мастер и подмастерье начали решать поставленную задачу. Их подход нам понравился меньше. Вместо того чтобы использовать специальный клин, спец принялся отгибать дверь с помощью присоски, закрепленной на боковом стекле. Дозировать усилие на весу крайне трудно – существует риск выдрать окно вместе с рамкой, тем более что силушкой бог помощника не обидел. К счастью, обошлось – через 3 минуты дверь оказалась гостеприимно распахнутой. Силовые упражнения «ангаровцы» оценили по-божески – в 2500 руб.

НАША ОЦЕНКА: **ХОРОШО**

Следующие звонки – в популярные фирмы скорой технической помощи.

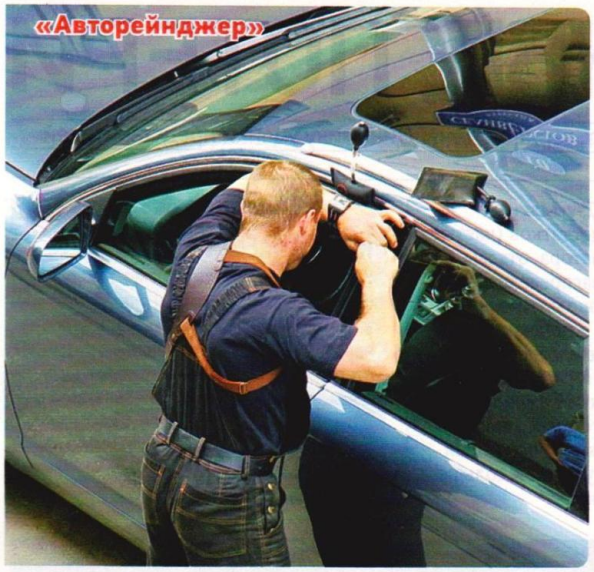
«Ангел» не заставил себя долго ждать: через час на горизонте замаячил ярко-желтый автомобиль. Фирменный стиль компании прослеживался во всем, начиная с машины и заканчивая комбинезоном механика. Подобный антураж сразу дает понять, что здесь работают профессионалы высшей пробы. Однако мастер избрал примитивный путь: открыл автомобиль с помощью пневматической подушки и крючка. Правда, сделал все аккуратно – не погнул рамку двери и не повредил уплотнитель. «Форд» продержался всего полторы минуты. Увы, за бренд приходится платить: вызов оказался самым дорогим в рейде – 4300 руб.

НАША ОЦЕНКА: **ХОРОШО**

Вдоволь поиздевавшись над «Фордом», мы принялись за «Ауди-А6». Это орешек покрепче: благодаря функции двойного запирания дергать за внутреннюю ручку бесполезно – дверь не откроется.

Прежде чем приехать, мастер компании «РАТ» с сомнением в голосе долго расспрашивал про автомобиль, ключи и даже поинтересовался наличием запасного комплекта. Тем не менее вызов был принят, и через 40 минут вооруженный до зубов техник принялся штурмовать бастион. Убедившись, что стандартным приемом «Ауди» не возьмешь, он решил тем же крючком выудить брелок из подстаканника. Но и эта задача оказалась ему не по силам. Возможно, сказалась усталость, а может, не хватило терпения или сноровки. Отчаявшись, мастер предложил отвезти нас на дачу за вторым комплектом ключей, но такую услугу мы не заказывали.

НАША ОЦЕНКА: **НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО**



Специалиста из компании «Авторейнджер» пришлось прождать полтора часа (за ожидание – минус полбалла), но не зря: он оказался парнем бывалым. Готовя оснастку, успел поведать, что доставал ключи из перчаточных ящиков и даже... из внутреннего кармана пиджака! Не соврал – прямо на наших глазах тем же проволочным крючком он ловко перевернул брелок (лежащий, напомним, в подстаканнике центрального тоннеля) кнопками вверх и затем нажал нужную! На все про все ему понадобилось 4 минуты. Оплатив работу (3500 руб.), мы поинтересовались – смог бы он достать ключи из багажника? Задачка-то посложнее! Хмыкнув, мастер склонился над дверной личинкой. Пара минут, и автомобиль вновь сдался на милость профессионала. Денег за показательное выступление он не взял: авторитет дороже.

НАША ОЦЕНКА: **ЧЕТЫРЕ С ПЛЮСОМ**

А вот фордовские дилеры, как ни странно, нам помочь отказались. Мол, официальные центры подобным не занимаются, ищите специалистов по объявлениям. В одном вроде бы согласились, но лишь по предварительной (!) записи. Знать бы еще, где упадешь...

В «Ауди» и вовсе рекомендовали отыскать запасной ключ – иным путем, по их мнению, машину не вскроешь. Блажен, кто верует.

НАША ОЦЕНКА: **ОСТАВЛЕНЫ НА ВТОРОЙ ГОД**

На правах рекламы

www.tdpekar.ru

СДЕЛАНО В РОССИИ

НАДЕЖНОСТЬ В ДЕТАЛЯХ · PEKAR ™ · ПОСТАВЩИК НА КОНВЕЙЕР

ДЕТАЛИ
СИСТЕМЫ СМАЗКИ
ДЛЯ А/М ВАЗ, ИЖ, ГАЗ, УАЗ, ЗИЛ, ПАЗ, КАВЗ

МАСЛЯНЫЕ НАСОСЫ

Повышенный ресурс изделия
100% контроль качества
Стабильность работы
Легкость установки

МИНИМАЛЬНЫЕ ПОТЕРИ

Даже стоявший в гараже автомобиль, если это не раритет, теряет в цене. Динамику уценки представителей мини-класса отследил **Игорь Теременко**.

Активнее всех среди сравниваемых автомобилей дешевеет «Пежо-107». У этого малютки врожденных недостатков хватает: недолговечная роботизированная КП, плохая шумоизоляция, очень маленький багажник, слабый головной свет, единственный дворник и тот лентяй (не справляется с работой в сильный дождь). Из достоинств отметим низкий расход топлива, маневренность и короткие свесы. К подержанному 107-му очередь покупателей не выстраивается, поэтому быстро продать такой автомобильчик не выйдет. Будьте готовы прождать месяц-полтора.

Чуть лучше обстоят дела с «Шевроле-Спарк». Однако и у него минусов хватает: дорогие и дефицитные запчасти, высокая стоимость обслуживания. Из конструктивных недостатков отметим недолговечный тросик сцепления и диодный мост генератора. Тем не менее «Шевроле» зарекомендовал себя как неприхотливый, надежный, экономичный и вместительный автомобиль. Спрос на подержанные «спарки» устойчивый – машина уйдет за 15–20 дней.

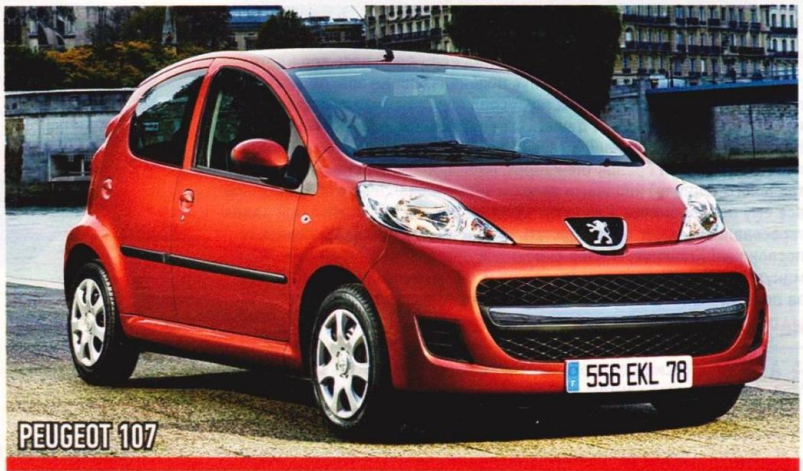
Медленнее (приблизительно на 2%) теряет привлекательность «Ниссан-Микра». По отзывам владельцев, у автомобиля слабые опорные подшипники стоек, со временем подгорают контакты в замке зажигания. Сильные стороны модели – тяговитый двигатель, качественная отделка салона, более вместительный, чем у одноклассников, багажник, а также обеспеченность запчастями и разумные цены на ТО. Продать «Микру» несложно. Автомобиль, представляющий интерес для слабого пола, сумеет обрести новую хозяйку через 12–15 дней.

Еще выгоднее продавать «Киа-Пиканто». К его плюсам отнесем недорогие расходники и железо, высокий, удобный салон, хорошую управляемость, экономичный и бодрый мотор. По словам владельцев, часто выходят из строя лампочки головного света и подсветки приборов, раньше срока приходится менять стойки стабилизатора. В объявлениях таких машин немного, и, если повезет, найти для «Пиканто» нового хозяина можно за 10–15 дней.

Лидер обзора – «Дэу-Матиз». Несмотря на массу недостатков (частые выходы из строя генератора, отказы оптического датчика распределителя, недолговечные высоковольтные провода), есть у машинки и положительные черты: самые дешевые на фоне конкурентов запчасти и расходники, надежная задняя подвеска, салон хотя и архаичный, но просторный для своего класса и, самое важное, умеренная цена. Автомобиль популярен и дольше 7–12 дней не застоится. **ЗР**

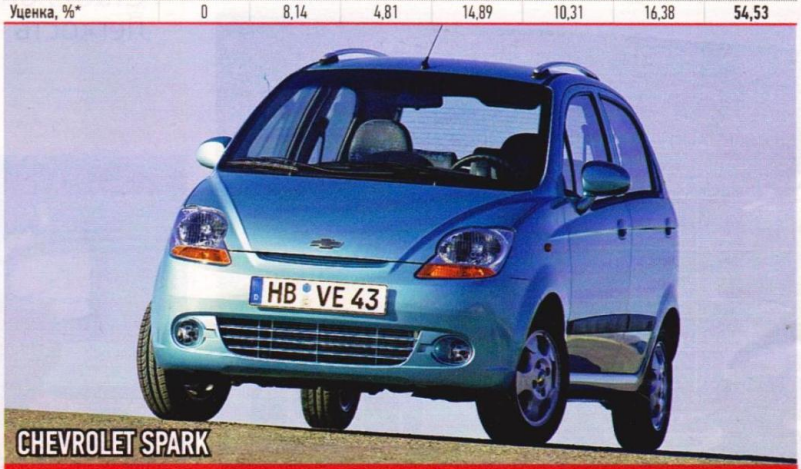
КАК СЧИТАЕМ

Уценку автомобиля за пять лет эксплуатации вычисляем, опираясь на предложения в Интернете. Перебрав более тысячи объявлений о продаже автомобилей в одинаковых комплектациях и просуммировав данные, вычисляем средний показатель для отдельно взятой модели. Цифры приблизительные – нюансы наша статистика не учитывает.



PEUGEOT 107

Год	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	430 000	395 000	376 000	320 000	287 000	240 000	
Уценка, %*	0	8,14	4,81	14,89	10,31	16,38	**54,53**



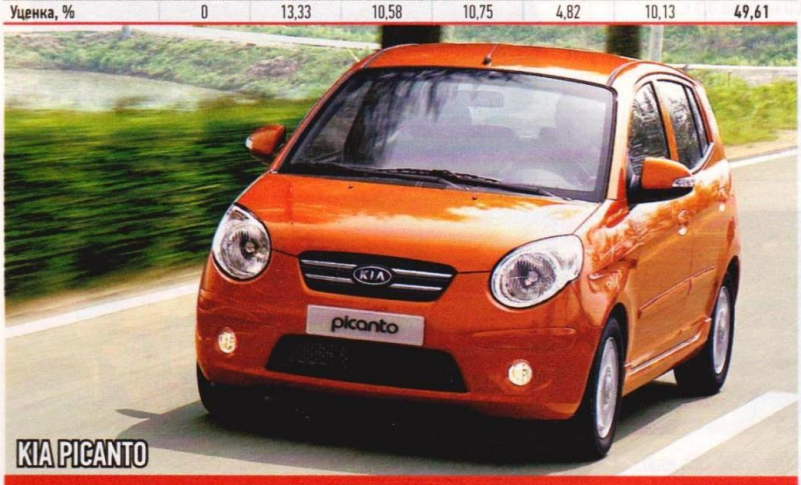
CHEVROLET SPARK

Год	2011**	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	379 000	340 000	305 000	260 000	245 000	220 000	
Уценка, %*	0	10,29	10,29	14,75	5,77	10,2	**51,3**

*Здесь и далее – потеря стоимости по отношению к предыдущему году, по данным агентства auto.rumart.ru.
**Смена поколения модели. ***С марта 2011 года продажи прекращены.

NISSAN MICRA

Год	2011***	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	600 000	520 000	465 000	415 000	395 000	355 000	
Уценка, %	0	13,33	10,58	10,75	4,82	10,13	49,61



KIA PICANTO

Год	2011**	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	400 000	360 000	344 000	320 000	278 000	250 000	
Уценка, %	0	10,00	4,44	6,98	13,13	10,07	44,62

DAEWOO MATIZ

Год	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	240 000	230 000	210 000	200 000	185 000	160 000	
Уценка, %*	0	4,17	8,70	4,76	7,50	13,51	38,64

На правах рекламы

КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО ВРЕМЕНЕМ!

«ВолгаПромМаркет» представляет
ДИСКИ СЦЕПЛЕНИЯ
производства

• Гарантия качества по системе ISO/TS 16949:2009
• Увеличенный ресурс
• Высокие прочностные характеристики
• Улучшенная эргономичность

«ВолгаПромМаркет» предлагает более 300 наименований запасных частей, поставляемых на главный конвейер. Комплектующие для всего модельного ряда.

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ВолгаПромМаркет
генеральный дистрибьютор продукции
ЗАО «ВАЗИНТЕРСЕРВИС».
г. Тольятти, ул. Борковская, 11
тел: (8482) 21-05-24, 20-66-41
e-mail: vpm@volgaprommarket.ru
www.volgaprommarket.ru

AUDI

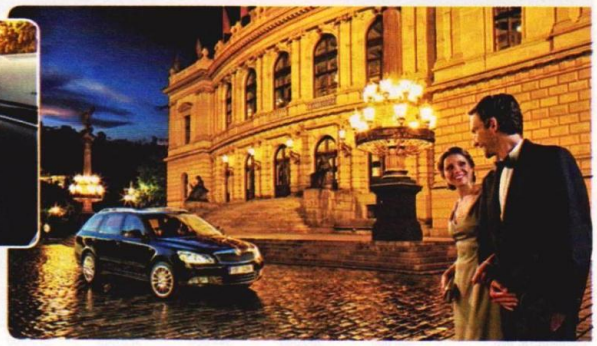
Российская гамма новой A6 пополнилась бензиновым двигателем TFSI объемом 2,0 л и мощностью 180 л.с. Он поставляется с 6-ступенчатой механикой либо с вариатором «Мультитроник». В первом случае автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 8,1 с, во втором – за 8,3 с. При этом расход топлива в смешанном цикле не превышает 6,5 л на 100 км. За версию с «ручной» коробкой просят 1 660 000 рублей, с вариатором – 1 730 000.

CITROEN

Французы предложили новую модификацию однообъемника «С3 Пикассо» – «Витамин». Цвет кузова – только белый или черный. В зеленый или красный дополнительно окрасят корпуса зеркал, боковые молдинги, накладку над задним номером и частично колесные диски. По уровню оснащения «Витамин» во многом схож с комплектацией «Конфорт», но превосходит ее за счет противотуманных фар, релингов и 17-дюймовых легкосплавных колес. В качестве опций предлагают систему динамической стабилизации (17 000 рублей) и стеклянную крышу (30 000 рублей). С механической коробкой передач и 95-сильным двигателем «Витамин» оценен в 599 000, со 115-сильным – в 620 500 рублей.

SKODA

Чешская компания представила специальную версию «Октавии-Комби» – Laurin & Klement. Список оборудования соответствует комплектации «Элеганс», но дополнен шторками безопасности, кожаным салоном, электроприводом водительского сиденья, передним и задним парктрониками, противотуманными фарами, подогревом задних сидений, ксеноновыми фарами, 17-дюймовыми легкосплавными колесами, серебристыми релингами и т. д. Двигатели: бензиновый 152-сильный 1,8 TSI (1 064 000 рублей) и дизельный 140-сильный 2,0 TDI (1 104 000 рублей). Оба идут с 6-ступенчатым роботом DSG.



Также расширили линейку силовых агрегатов для флагманских моделей «Суперб» и «Суперб-Комби». Для седана, помимо бензинового 1,8 TSI (152 л.с.) и дизельного 2,0 TDI (140 л.с.), теперь предлагаются бензиновые 2,0 TSI в 200 л.с. (1 234 000 рублей) и 3,6 V6 в 260 л.с. (1 659 000 рублей). Оба агрегатируют с DSG. Для универсала к имеющемуся 2,0 TSI (200 л.с.) прибавили дизельный TDI в 140 л.с. (1 269 000 рублей) и бензиновый 3,6 V6 (1 774 000 рублей). Машины с последним мотором оснащают только полным приводом.

ТагАЗ

Для таганрогских BYD F3 предложили новую комплектацию, отличающуюся наличием ABS с EBD, двух подушек безопасности, электроприводов стекол, зеркал, люка в крыше, кожаным салоном, сигнализацией, центральным замком, парктроником, CD/MP3-проигрывателем с управлением на руле, двумя дополнительными колонками, литыми колесами и т. д. Центральная консоль и подлокотники дверей таких машин отделаны под дерево, а наружные и внутренние ручки дверей, окантовки фар, накладка на крышке багажника и радиаторная решетка – под хром. BYD F3 в этом исполнении продают за 389 900 рублей. Таким образом, переплатить за дополнительное оборудование придется всего лишь 30 000 рублей.

Проверка памяти неисправностей. 108

Страница 110. Проверка завершена.

В нашей работе не бывает мелочей

Реклама.

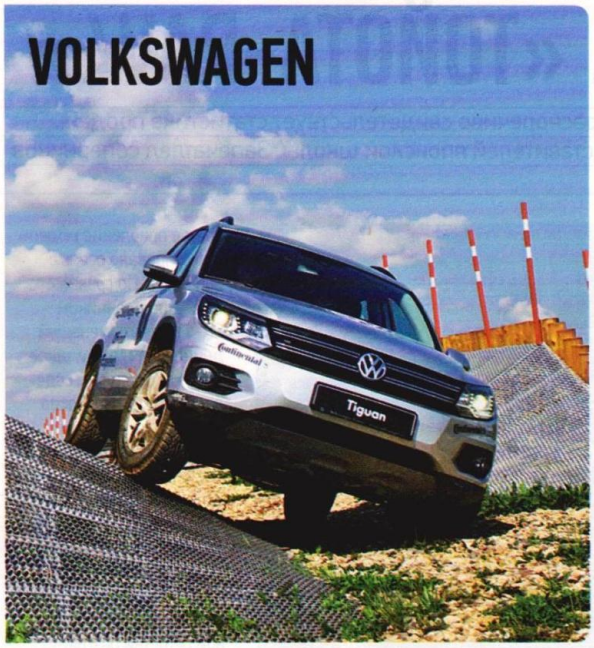
Если бы мы подробно останавливались на каждом из 110 пунктов проверки, которой подвергаются автомобили, участвующие в программе «Audi с пробегом *:plus*», это заняло бы почти весь журнал, страница за страницей. Но лишь такой тщательный отбор позволяет нам утверждать — да, перед Вами действительно Audi. В отличной форме.

Горячая линия Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333
www.audi.ru

Проверка 110:
Степень износа передних тормозных колодок и тормозных дисков не ниже нормального значения.

Audi с пробегом *:plus* | Бег сохраняет форму

VOLKSWAGEN



Начались продажи обновленного «Тигуана». Фейслифтинг сделал его похожим на «Туарег», но изменения произошли не только во внешности. Расширены варианты комплектаций – теперь их четыре. Машину в базовой комплектации Trend & Fun продают за 896 000 рублей. В перечне оснащения зеркала с электрорегулировкой и обогревом, передние и задние электростеклоподъемники, аудиосистема, климат-контроль, подогрев передних сидений, ЦЗ с ДУ, релинги на крыше. Sport & Style предлагает 17-дюймовые колеса, обтянутый кожей руль, спортивные сиденья, датчик дождя, автоматическое управление ближним светом с функциями Leaving Home и Coming Home. Цена машины с 2-литровым 170-сильным мотором и полным приводом начинается с 1 233 000 рублей. Эту комплектацию продают и с наиболее мощным 200-сильным мотором (1 284 000 рублей).

Версии Track & Field и Track & Style легко отличить по «внедорожному» переднему бамперу. С ним угол въезда возрастает до 28 градусов. Стоимость первой комплектации с 2-литровым бензиновым мотором в 170 сил – от 1 136 000 рублей. Версия Track & Style оснащается только 2-литровым дизелем в 140 л.с. и поэтому стоит 1 304 000 рублей. Любителям спорта предлагают ограниченную серию «Гольф GTI Адидас». На нашу страну выделили всего 60 автомобилей стоимостью 1 277 000 рублей.

Поклонники горячих хэтчбеков могут заказать самый мощный «Гольф R» с 255-сильным двигателем, 6-ступенчатой коробкой передач DSG, полным приводом и оригинальным дизайном интерьера и экстерьера. Поставят машины ближе к концу года. Цена – 1 520 000 рублей.

BMW

Новое поколение баварской «единички» (подробная информация о модели – на с. 58) появилось в салонах официальных дилеров. Помимо базовой комплектации, будут представлены исполнения «Урбан» и «Спорт». Их отличают оригинальные экстерьер и интерьер, а также диски различного дизайна. Начальная версия 116i с бензиновым 1,6-литровым двигателем мощностью 136 л.с. оценена в 875 000 рублей, 170-сильная 118i – в 995 000, а дизельная 120d (2,0 л, 184 л.с.) – в 1 195 000 рублей.

В салонах БМВ начали также принимать заказы на новое поколение спортивного седана M5. Под его капотом – 4,4-литровая V-образная «восьмерка» мощностью 560 л.с. Коробка передач – 7-ступенчатая роботизированная M Drivelogic с двумя сцеплениями. При увеличении мощности примерно на 10% процентов и крутящего момента более чем на 30% (по сравнению с предшественником) новый M5 стал более чем на 30% экономичнее. Средний расход топлива – 9,9 л на 100 км. Первые автомобили, за которые просят 4 500 000 рублей, появятся в дилерских центрах в декабре.

Поправка: **В ЗР, 2011, № 7 на с. 104 ошибочно указано на неисправность ГУРа «Рено-Меган». На эту модель устанавливают электроусилитель руля – ЗУР. Приносим извинения читателям.**

«ХОНДА CR-V» vs. «ТОЙОТА-RAV4»

Популярность «паркетников» растет год от года, о чем красноречиво свидетельствует статистика продаж. В очередном поединке **Павел Леонов** свел ярких представителей японской школы. Запечатлел соперников **Константин Якубов**.

Третье поколение модели дебютировало осенью 2006 года. По сравнению с предшественником CR-V при чуть меньшей длине стал ниже и шире. Более агрессивным сделали дизайн. Возросло качество отделочных материалов, прибавилось места в салоне, особенно на заднем диване. В 2010 году представили рестайлинговую версию. Но слегка измененный передний бампер и более крупную ячейку радиаторной решетки разглядит не каждый. Набор силовых агрегатов остался прежним. Слегка изменили комплектации – в основном за счет мультимедийных устройств.

Народная любовь к кроссоверам объясняется их универсальностью. В городе они удобны как обычные легковые авто, за его пределами благодаря увеличенному клиренсу и полному приводу можно не задумываться о качестве дорог. Багажник, как правило, вмещает достаточное количество поклажи. Да и имиджевую составляющую не стоит сбрасывать со счетов: многие по-прежнему считают их полноценными вседорожниками. А джип – это круто!

Обе модели выпускаются уже не первый год, но «Тойота» за счет более глубоких модернизаций выглядит свежее и предпочтительнее.

«Паркетник» от «Тойоты» тоже немолод – последнее поколение появилось в том же 2006 году. С тех пор «рафик» пережил уже две модернизации. Во время первой, в 2009-м, инженеры поработали над техникой: под капотом прописался новый 2-литровый двигатель, четырехступенчатый автомат на некоторых версиях уступил место клиноременному вариатору, а в механическую коробку добавили шестую передачу. В ходе прошлогоднего обновления дизайнеры поработали над внешностью, почти полностью перекроив переднюю часть. Впервые были предложены упрощенные переднеприводные версии.

«Хонда» | «Тойота»

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

«Хонду» продают с единственным типом кузова. У «Тойоты» покупатели могут выбирать между обычной и удлиненной версиями. «Растянутые» RAV4 шире на 40 мм, длиннее на 180 мм, а база у них больше на 100 мм. Основный прирост пришелся на заднюю часть кузова: увеличилось пространство для ног задних пассажиров, прибавил в объеме багажник. Такие версии предлагают только с полным приводом, в комплектациях «Комфорт» и «Престиж» с приставкой «Плюс»; им положен единственный, самый мощный мотор объемом 2,4 л (170 л.с.) и четырехступенчатая АКП. Цены начинаются с 1 310 000 рублей. Дорого, поэтому в расчет их брать не будем.

«Бэйс»

от **1 112 000** рублей

Уже в начальном исполнении получите восемь подушек безопасности, ABS с EBD, системы стабилизации автомобиля VSA (вкупе с противобуксовочной) и прицепа TSA, кондиционер, регулируемый по углу наклона и вылету руль, электропривод стекол и зеркал (с подогревом), бортовой компьютер, центральный замок, иммобилайзер, аудиоподготовку с четырьмя динамиками и разъемом AUX, легкосплавные 17-дюймовые колеса, докатку и т. д. На машины в таком исполнении устанавливают безальтернативный 2-литровый бензиновый двигатель (150 л.с.) в паре с шестиступенчатой МКП.

«Тойота» с автоматизированной коробкой передач и в более щедрой комплектации обходится дешевле самой доступной «Хонды» со схожим по мощности двигателем. Однозначно выбор в пользу RAV4.

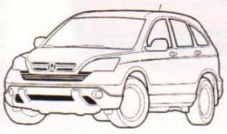
«Комфорт»

от **1 149 000** рублей

Машины в этой комплектации богаче на Hi-Fi-магнитолу с CD/MP3 и управлением аудиосистемой на руле, обогрев передних сидений и омыватель фар. Силовой агрегат прежний. Надбавка – 37 000 рублей. Соглашаемся, ведь на фоне цены автомобиля сумма небольшая. Набор, конечно, невелик, но подогрев сидений в наших условиях отнюдь не роскошь, а без музыки на авто такого класса передвигаться несолидно. Всё, конечно, можно установить на стороне, только экономия выйдет минимальной, а лишнее вмешательство в электронику вряд ли пойдет на пользу.

Наш выбор – **1 149 000** рублей

«Элеганс»



от **1 229 000** рублей

Здесь кондиционер заменят двухзонным климат-контролем и добавят электропривод складывания зеркал, датчики света и дождя, круиз-контроль, электрохромное зеркало заднего вида, рулевое колесо и селектор КП, отделанные кожей, противотуманки, два дополнительных динамика и USB-вход. Но самое главное – в этой комплектации можно выбрать пятиступенчатую АКП (плюс 30 000 рублей). Большинство покупателей так и делает. Вот только, помимо надбавки за автомат, список вышеперечисленного оборудования, далеко не самого необходимого, заставит расстаться еще с 80 000 рублей – сущее расточительство. Остановимся на предыдущей версии.

«Стандарт»

от **941 000** рублей

«Тойота» тоже не поскупилась на системы безопасности. Все машины располагают семью подушками, ABS с EBD, усилителем экстренного торможения BAS, системами: помощи при троганье на подъеме HAC, курсовой устойчивости VSC+ (VSC и ESP) и противобуксовочной TRC. Помимо этого получите кондиционер, электроприводы стеклоподъемников и обогреваемых зеркал, аудиосистему с шестью динамиками (MP3, WMA, вход AUX), иммобилайзер, центральный замок, подогрев передних сидений, противотуманки, омыватели фар, стальные 17-дюймовые колеса, полноразмерную запаску и т. д. На версии с короткой базой устанавливают только 2-литровый бензиновый двигатель мощностью 158 л.с. И привод у машин в «Стандарте» только передний – ради удешевления. Но можно заказать и полный. Доплата – 89 000 рублей. Если не хотите переключать передачи вручную, приготовьте еще 48 000 рублей за вариатор CVT. Мы без колебаний заказываем и то и другое, ведь со всем этим оборудованием «Тойота» оказывается дешевле даже самой бедной «Хонды». При этом она лучше оснащена. Маркетологам – зачет!

Наш выбор – **1 078 000** рублей

«Комфорт»

от **1 157 000** рублей

Здесь машины дооборудуют раздельным климат-контролем, датчиками света и дождя, автозатемняющимся салонным зеркалом, задним парктроником, круиз-контролем, CD-чейнджером на шесть дисков, электроприводом складывания зеркал, коммуникационной системой с Bluetooth и голосовой системой управления, многофункциональным рулевым колесом с кожаной отделкой. Стальные колеса заменят легкосплавными. Неплохо, только выложить за все придется 127 000 рублей. Спасибо, не надо.

«Хонда» | «Тойота»

SELECTED

JAGUAR

LAND ROVER

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРОБЕГОМ

Программа **Jaguar Land Rover Selected** предлагает комфортные условия приобретения автомобиля с пробегом у официальных дилеров **Jaguar** и **Land Rover**.
Все автомобили, допущенные к участию в программе, сертифицированы для российского рынка, обслуживались у официального дилера и прошли жесткий отбор по критериям компании-производителя. Гарантирована юридическая чистота каждого предложения. Для каждого автомобиля проведена полная предпродажная подготовка.

- **Богатый выбор моделей и модификаций**
- **Сервисная книжка с регистрацией всех проведенных регламентных работ**
- **Уникальная услуга «Защита от поломок» в течение 12 месяцев / 30 000 км с момента покупки***
- **Программа помощи на дорогах для каждого автомобиля**
- **Индивидуально подобранные программы кредита или лизинга**
- **Специальные страховые программы**
- **Выгодные условия трейд-ин для постоянных клиентов**

Ниже представлены некоторые автомобили Jaguar Selected и Land Rover Selected:

XK

Год выпуска	2009
Двигатель	5.0 бензин с нагнетателем
Пробег	9 035 км
Цвет	Синий
Салон	Светлый
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цена	**3 770 000 руб.****

XJ

Год выпуска	2010
Двигатель	5.0 бензин с нагнетателем
Пробег	7 933 км
Цвет	Заказной
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Удлиненная колесная база
Цена	**4 109 710 руб.****

XJ

Год выпуска	2010
Двигатель	5.0 бензин с нагнетателем
Пробег	4 486 км
Цвет	Заказной
Салон	Светлый
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Стандартная колесная база
Цена	**4 398 754 руб.****

XF

Год выпуска	2010
Двигатель	3.0 бензин
Пробег	15 303 км
Цвет	Белый
Салон	Светлый
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цена	**1 927 000 руб.****

X-Type

Год выпуска	2008
Двигатель	2.2 турбодизель
Пробег	76 554 км
Цвет	Белый
Салон	Светлый
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цена	**890 000 руб.****

Range Rover

Год выпуска	2009
Двигатель	3.6 турбодизель
Пробег	11 000 км
Цвет	Заказной
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Универсал
Цена	**3 750 000 руб.****

Range Rover Sport

Год выпуска	2008
Двигатель	3.6 турбодизель
Пробег	91 035 км
Цвет	Черный
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Универсал
Цена	**1 830 000 руб.****

Discovery 4

Год выпуска	2010
Двигатель	3.0 турбодизель
Пробег	3 372 км
Цвет	Заказной
Салон	Светлый
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Универсал
Цена	**2 549 000 руб.****

Freelander 2

Год выпуска	2010
Двигатель	2.2 турбодизель
Пробег	23 748 км
Цвет	Черный
Салон	Темный
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Универсал
Цена	**1 442 000 руб.****

Defender

Год выпуска	2008
Двигатель	2.4 турбодизель
Пробег	38 000 км
Цвет	Черный
Салон	Темный
Трансмиссия	МКПП
Кузов	Универсал
Цена	**1 450 000 руб.****

Постоянно обновляемый список актуальных предложений по программе **Jaguar Land Rover Selected** смотрите на сайтах **selected.jaguar.ru** и **selected.landrover.ru**

Выберите Ваш автомобиль сегодня! Приобщайтесь к британской легенде!

* Данная страховая услуга предоставляется ОСАО «ИНГОССТРАХ», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 0928 77 от 26.12.2005 г.

** Информация по представленным в настоящем рекламном объявлении автомобилям актуальна на 01.08.2011 г. Обращаем внимание на то, что к моменту Вашего обращения к дилеру какие-либо из представленных автомобилей могут быть проданы. Для получения точной информации о наличии моделей с требуемой комплектацией, техническими характеристиками и цветовыми сочетаниями, а также точной стоимости автомобилей, пожалуйста, обращайтесь к официальным диперам Jaguar и Land Rover.

На правах рекламы.

«Хонда»

«Спорт»

от **1 399 000** рублей

Обладатели машин в этом исполнении вправе рассчитывать на CD-чейнджер, сабвуфер, передние и задние парктроники, сигнализацию, ксеноновые фары, 18-дюймовые легкосплавные колеса и комбинированную отделку сидений кожей и алькантарой. Здесь вы приплачиваете не только за лучшее оснащение, но и за более мощный, 166-сильный 2,4-литровый мотор и автоматическую коробку передач.

«Экзекьютив»

от **1 449 000** рублей

На топ-модификации устанавливают лишь самый мощный мотор с АКП. Машины дооснащают люком с электроприводом, окрашенными в цвет кузова бамперами, алюминиевыми накладками на пороги, электрорегулировками водительского сиденья и кожаной отделкой салона (еще 50 000 рублей).

«Тойота»

«Элеганс»

от **1 283 000** рублей

За дополнительные 78 000 рублей салон обтянут кожей, водительское сиденье оснастят электрорегулировками и внедрят систему доступа в автомобиль без ключа и пуска двигателя кнопкой. Прямо скажем, не самое выгодное предложение. К тому же кожа для отделки используется довольно грубая, на ней постоянно скользишь, летом прилипаешь, зимой коченеешь. Если управляешь машиной единолично, сиденье достаточно настроить раз и навсегда. Отпирание автомобиля брелоком и пуск двигателя ключом особых неудобств не доставляет. Вердикт – обойдемся без этих наворотов.

«Престиж»

от **1 340 000** рублей

Самые дорогие модификации богаче лишь на навигационную систему (русскоязычная) и жесткий диск. Переплата за девайсы в 57 000 рублей вполне разумная. Однако доступны они лишь на топовых RAV4, а для других версий их не предлагают.

1 Навигационная система у «Хонды» – аксессуар сторонней фирмы, у «Тойоты» – фирменное устройство в топ-комплектации. 2 Кожаный салон предлагают для обоих автомобилей в богатых исполнениях. На CR-V он может быть комбинированным (с алькантарой). 3 Для улучшения динамики в «Хонде» с АКП можно ограничить включение высших передач, на «Тойоте» – изменить настройки вариатора, нажав кнопку «Спорт». 4 Внушительный электропакет предлагают оба «японца», но пуск двигателя кнопкой – только RAV4.

«Хонда»

«Тойота»

«Хонда» | «Тойота»

ОПЦИИ

Для обоих автомобилей производители не предлагают никаких дополнительных опций. Можно выбрать лишь цвет кузова. При этом все «хонды» изначально красят металликами, а у «Тойоты» за это придется доплатить 13 000 рублей. Если хотите, чтобы «рафик» переливался перламутром, готовьте 19 500 рублей.

«Хонда» бесплатно окрашивает свои машины металликом, у «Тойоты» за это приходится платить, и немало. В этой номинации победа, безусловно, за CR-V.

1 149 000 рублей ◄ ► **1 078 000 рублей**

Оптимальная, на наш взгляд, «Тойота» обошлась в 1 078 000, а «Хонда» – в 1 149 000 рублей. При этом RAV4 оснащен не хуже оппонента, располагает автоматизированной трансмиссией. Вывод очевиден: **«Тойота-RAV4» – наш выбор!**

На правах рекламы

КАВКАЗСКИЙ ПЛЕННИК

Сергей Канунников

LIFAN SOLANO

- Изготовитель – «Дервейс», Черкесск
- Год выпуска – 2011-й
- В эксплуатации «За рулем» – с июля 2011 года
- Пробег на момент отчета – 1000 км

Каждый новый автомобиль, появившийся на редакционной стоянке, собирает вокруг себя почти всех, кто в этот момент на работе. Особенно если машина китайская, а сделана в Черкесске. Представляем второго после «Хёндай-Солярис» участника марафона «60 часов «За рулем».

Дизайн без вывертов, спокойный. Но что дизайн, если уплотнители дверей пригнаны неаккуратно, а сами двери закрываются не по-иномарочному – размашистым хлопком.

Перед выездом из автосалона решили на всякий случай проверить VIN-код под капотом – и тут оборвался тросик замка. На первой же заправке язычок защелки лючка горловины не захотел вернуться в исходное положение. Еще: прокручивается набалдашник рычага коробки (вспомнил, как боролся с этим явлением на «Волге») и сползает вниз его резинка.

Комплектация для машины гольф-класса по цене 394 000 рублей небедная: кондиционер, ABS, четыре электростеклоподъемника, магнитола (жаль, антенна, встроенная в заднее стекло, далеко не идеальна), обогрев водительского (и почему только этого?) сиденья. Правда, летом сидеть на креслах, обтянутых кожей сомнительного происхождения, очень жарко, зато к простору в салоне претензий нет. Багажник? Приличный, но уж слишком хитро скроенный.

Двигатель в 109 л.с. тянет неплохо – но оживает только после 2000 об/мин. Четко переключаются передачи, нормально работают тормоза (дисковые у всех колес). Пока нравится подвеска – на удивление энергоемкая и плотная. О расходе топлива всерьез говорить рано, ведь машина ездила в основном за городом, поедая меньше 7 л/100 км. Вот самые первые впечатления. А до старта марафона остался примерно месяц... ЗР

Под двигателем защиты нет. Дилеры не предлагают ее даже за отдельную плату.

Отделка «ценными породами дерева» – на любителя. Важнее, что не возникло особых эргономических претензий.

РАСХОДЫ НА ПОКУПКУ И ЭКСПЛУАТАЦИЮ LIFAN SOLANO (0–1000 км), руб.

Стоимость автомобиля	394 000
Расходы на содержание (0–1000 км)	1929
Из них на бензин	1929
Стоимость 1 км пробега	**1,9**

Партнеры марафона «60 часов «За рулем»

ЛУКОЙЛ НЕФТЯНАЯ КОМПАНИЯ

K&K

GOODYEAR Вместе безопаснее

СПЕКТРАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

Игорь Моржаретто

KIA SPECTRA

- Изготовитель – «ИжАвто»
- Год выпуска – 2006-й
- В эксплуатации «За рулем» – с июля 2006 года
- Пробег на момент отчета – 140 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2006, № 10; 2007, № 8, 10; 2009, № 5, 11; 2011, № 3

Пришло время прощания с «Киа-Спектра», на которой я намотал больше 140 000 км. Расстаюсь с легкой грустью. Пять лет она служила верой и правдой, а если иногда и подводила, то в основном из-за некачественных комплектующих. В общем, я расскажу все как было, а вы судите сами.

ПОВТОРЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО

В 2006 году «Спектра» была одной из самых популярных бюджетных иномарок в стране (в том году продали более 25 000 таких седанов!), поэтому мы и приобрели ее для длительных испытаний. Комплектацию выбрали самую распространенную – HB (механическая коробка, гидроусилитель, кондиционер, электропакет, две подушки). Обошлась «Спектра» в июле 2006 года в 360 000 руб. (или 13 320 долл. США по тогдашнему курсу).

Первым серьезным испытанием для темно-красного седана стало участие в марафоне «60 часов «За рулем» (2006, № 10). На старт тогда вышли четыре автомобиля («Киа-Спектра», «Шевроле-Ланос», «Чери-Амулет» и ГАЗ-31105 с двигателем «Крайслер»), а до финиша дошли только три. «Спектра» была признана лучшей: прошла дистанцию без единой поломки, показала среднюю скорость на круге 183 км/ч и расход топлива 13,6 л/100 км (это при длительной езде на максимальной скорости совсем не много). Более того, на прямых участках испытатели разгоняли машину до 195 км/ч, хотя, по данным производителя, максимальная скорость равнялась 186 км/ч! Разницу, скорее всего, следует списать на погрешность спидометра.

После марафона автомобиль достался мне – описывай, мол, дорогой товарищ, опыт эксплуатации. Что я и делал на протяжении пяти лет и ста с лишним тысяч километров.

Просматриваю сегодня записи и понимаю, что по большому счету автомобиль был практически без «родовых болезней». Из явных недочетов, свойственных этой модели, можно вспомнить разве что чересчур заваленное назад водительское сиденье, отчего быстро затекала спина (ликвидировали с помощью нескольких шайб-проставок под салазки в техцентре ЗР) да бракованные радиаторы печки. Пишу во множественном числе неслучайно: вышли из строя три штуки, сейчас под капотом трудится уже четвертый радиатор. И если первый и второй поменяли по гарантии, то третий пришлось покупать самостоятельно. Пусть обошлось это не слишком дорого (2300 руб. плюс 850 руб. за антифриз), но было очень обидно. Мастера на сервисе рассказывали, что это общая болезнь всех «спектр»: модель в Корее давно снята с производства, поэтому контроль за качеством комплектующих со стороны материнской компании уже не тот...

Согласно сервисной книжке замену ремня ГРМ рекомендуется проводить каждые 75 000 км. На фирменном сервисе, где автомобиль обслуживался первые три года (пока не истекла гарантия), меня честно предупредили: менять его надо уже на 60 000 км! Но попросили за эту операцию совершенно несуразную цену: 16 000 руб. Машине как раз исполнилось три года, и мы решили сэкономить, обслужив ее в зарулевском техцентре. Полный комплект

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ KIA SPECTRA (0–140 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–125 000 км)	**365 240**
Из них на бензин	294 600
Расходы на содержание (125 000–140 000 км)	**59 700**
Из них бензин (А92, средний расход – 10,5 л/100 км)	40 950
Ремень ГРМ	900
Ролики ГРМ и вспомогательный	1200
Насос охлаждающей жидкости	1800
Комплект прокладок и сальников	1500
Подшипник	1050
Комплект клапанов (16 шт.)	5200
ТО-135 000 км (комплект фильтров)	1850
Стойки стабилизатора с втулками	850
Ступица задняя в сборе (2 шт.)	4400
Расходы на содержание (0–140 000 км)	**424 940**
Стоимость 1 км пробега	**3,04**

На праздник хаваем

расходников (ремень и два ролика) обошелся в 1500 руб., работа заняла часа два. А вот дальше была уже моя оплошность, вылившаяся в серьезный ремонт. Поменять ремень второй раз, на 120 000 км, я просто забыл! «Спектра» о моей забывчивости напомнила на 126-й тысяче. Под капотом что-то лязгнуло, стукнуло, хрюкнуло – и двигатель остановился. Хорошо, скорость была небольшой, машин на дороге мало (выходной), да и произошло это в Москве, а не в дальнем путешествии. Поехала печально на буксире моя «Спектра» в наш техцентр. Вскрытие показало: лопнул как раз ремень ГРМ, причем с самыми печальными последствиями – все 16 клапанов оказались погнутыми. Менять пришлось не только их, но и подшипник, помпу, ролики, прокладку с сальниками... И сам ремень, конечно. Словом, только на запчасти ушло больше 10 000 руб.! Так что вывод один: людям надо верить, а не инструкции...

«Спектра» в 2006 году стала победителем зарулевского марафона «60 часов».

На 126 000 км лопнул ремень ГРМ. Последствия оказались самыми печальными – погнулись все 16 клапанов!

Благодаря передовым техническим решениям фильтры MANN-FILTER показывают максимум эффективности и сохраняют свои качества в течение всего срока эксплуатации даже в критических режимах.

Именно это высоко ценят все ведущие автопроизводители и используют фильтры MANN-FILTER для конвейерной комплектации своих автомобилей.

А какие фильтры используете вы?

MANN FILTER

MANN-FILTER - Perfect parts. Perfect Service.

ООО «МАНН+ХУММЕЛЬ»

г. Москва тел.: +7 (495) 785-17-77

www.mann-filter.ru E-mail: info.ru@mann-hummel.com

Другими поломками «Спектра» меня почти не доставала. За все время эксплуатации умер один стартер, один датчик уровня топлива, дважды по месту сварки ломалась направляющая салазок переднего пассажирского кресла – и оно принималось гулять взад-вперед. Не стоит винить российскую сборку: узел приходил в сборе из Кореи. Точечная сварка в ближайшем сервисе обходилась каждый раз в 100 руб. Родное сцепление прожило не слишком долго – 65 000 км, накладки износились до заклепок. Новый комплект обошелся в 3500 руб. и отходил уже больше 75 000 км. Надеюсь, послужит еще...

Далеко «Спектра» не бегала, в основном по типичному маршруту: дом – работа – дача. Хотя было в ее карьере и несколько командировок по стране: в Сочи, Санкт-Петербург... В конце первого года жизни «Спектру», мирно стоявшую у обочины, зацепил грузовик и скрылся с места преступления. Ступица огромного колеса (судя по оставленным следам) прошлась вдоль всего бока. Замену переднего крыла и двух дверей (41 000 руб.) оплатила страховая компания; к моему удивлению, детали доставили через неделю, а работы на сервисе заняли всего четыре дня! А еще одной ночью некие «пионеры» отломали штатную антенну. Новая обошлась в сущие пустяки – 600 руб.

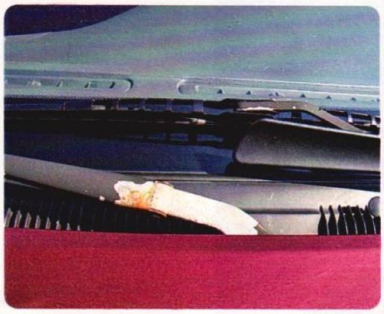
Больше ничего неприятного с темно-красным седаном не происходило, но годы берут свое. О многочисленных скрипах, которые досаждают уже давно, даже не говорю. Кузов устал... Передний бампер совсем облез, как и колесные колпаки. Не так давно весело засвистели – сначала один, а сразу за ним и другой – подшипники задних ступиц. Пришлось покупать задние ступицы в сборе (отдельно подшипники не продаются), а они недешевы: по 2200 руб. Потом пришлось заменить стойки стабилизатора (комплект с втулками – 800 руб.). После очередного ТО на 135 000 км автомобиль придирчиво осмотрели в нашем техцентре и вынесли приговор: машина еще побегает, но с каждым километром будет требовать все более пристального внимания и все больших денежных вливаний – потихоньку подходит срок замены многих важных узлов...

Мы посовещались и решили распрощаться со «Спектрой». Она верно служила больше пяти лет, выполняла все поставленные перед ней задачи; самое же главное – мы на ее примере собрали неоценимый опыт эксплуатации этой модели. Которым честно делились с вами.

Самой проблемной деталью стал радиатор печки. Под капотом стоит уже четвертый! Последний, кстати, оказался самым долговечным: он служит уже полтора года. Цена вопроса – от 1300 руб. за китайский аналог до 2300 руб. за оригинал.

Годы неблагосклонны к лакокрасочному покрытию. Особенно досталось бамперу...

...и колпакам...



...хотя и другие детали новыми не выглядят.

КИЛОМЕТРЫ И РУБЛИ

Итак, какие выводы можно сделать? «Спектра» изначально не блистала ни современным дизайном (еще бы, в Корее ее сняли с производства за два года до нашей покупки!), ни передовыми технологиями. Она была просто хорошим, в меру недорогим и достаточно надежным средством передвижения. А что! Салон просторный, немаркий. Подвеска надежная. Двигатель неплохой. Конечно, он мог быть и более экономичным (средний расход топлива – 10,5 л/100 км), но зато с удовольствием потреблял 92-й бензин и не жаловался. А вот заявленная мощность в 102 л.с., извините, ни туда ни сюда. Две «лишние» лошадиные силы подводят под высокий транспортный налог (в Москве до 100 л.с. берут 7 руб. за силу, свыше – уже 20 руб.).

Недешевы оказались и ТО, которые следовало проводить каждые 15 000 км. Меньше чем в 10 000 руб. уложиться никак не удавалось. Поэтому, как только кончилась гарантия, общение с официальным сервисом мы прекратили.

И еще одно наблюдение, которое и подвигло на расставание. До 125 000 км основные расходы шли на топливо: они составляли 80% всей суммы затрат на эксплуатацию. Остальное уходило на запчасти и ремонт. После ситуация стала быстро меняться, и на последних 15 000 км пробега затраты на ремонт составили почти треть всех расходов! При этом все работы мы проводили в нашем техцентре и трудозатраты его сотрудников не учитывались. В реальной жизни к сумме этих расходов надо будет прибавить и оплату работы мастеров...

Тем не менее в целом стоимость 1 км пробега «Спектры» оказалась низкой – 3,04 руб. за 1 км. Более экономичными были только вазовские «десятки» (ЗР, 2011, № 7) – 2,24 руб./км. У «Рено-Логан», «ФИАТа-Албеа» и «Мицубиси-Лансер» расходы примерно такие же: 2,92 (ЗР, 2011, № 5), 3,02 (ЗР, 2011, № 4) и 3,4 (ЗР, 2011, № 3) соответственно. Но это при куда меньшем пробеге!

Пять лет назад автомобиль обошелся редакции в 360 000 руб., сейчас за подобные экземпляры просят порядка 200 000 руб. Даже с точки зрения перепродажи «Спектра» оказывается весьма выгодной. Кстати, недавно на «ИжАвто» завезли еще 1700 спектровских машинокомплектов. Так что эта модель снова появится в салонах дилеров. Думаю, машины разлетятся очень быстро – модель хоть и не новая, но вполне удачная. ЗР

АРОМАТ ЗРЕЛОСТИ

Алексей Воробьев-Обухов

HYUNDAI GETZ

- Изготовитель – «Хёндай мотор компани», Республика Корея
- Год выпуска – 2006-й
- В эксплуатации «За рулем» – с марта 2007 года
- Пробег на момент отчета – 100 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2007, № 8; 2008, № 11; 2009, № 9; 2010, № 6

Время на редакционной службе летит быстро, и вот на одометре высветился новый, шестой разряд: пробег трудяги перевалил за 100 000 км. Что касается возраста, то автомобилю пошел шестой год. И хотя фирма уже ничего не гарантирует, на кузове, к нашему удивлению и удовольствию, нет даже следов ржавчины. А ведь никакой дополнительной антикоррозионной обработки мы сознательно не делали!

Одним из видов перевозок стала регулярная доставка до 12 канистр с бензином и дизтопливом из Москвы в питерскую лабораторию. После каждой такой командировки из салона долго не выветривались «ароматические углеводороды». Причем иногда можно было сразу предсказать результаты анализа – хороший бензин так резко пахнуть не должен!

И еще одну проблему мы нашли себе сами на неровном месте. После попадания в выбоину левым передним колесом на шине образовалась незаметная грыжа. Но ее заметило рулевое управление: баранка стала постоянно подергиваться вправо-влево. Пришлось искать пару покрышек с «тем самым рисунком», что у стоявших раньше, – сзади у протектора оставался еще приличный запас.

Какие сюрпризы преподнес «Гетц» за последние 35 000 км пробега? Лишь два. Приказали долго жить задние амортизаторы. Причем выявилось это не по поведению автомобиля, а по характерным подтекам жидкости. Причина – износ хромированной поверхности штока, вызвавший разрушение уплотнительных колечек. Заменили амортизаторы газовыми, фирмы KYB. С обновкой отношение «Гетца» к «лежачим полицейским» резко улучшилось: он перестал отдавать им честь пробоем подвески.

Зимой забастовал аккумулятор, как всегда неожиданно. Заряд стал таять с удивительной скоростью – не за дни, а за часы. Нужного типоразмера в редакционном запаснике не оказалось. Зато в избытке были батареи CT60, недавно прошедшие экспертизу. Оказалось, их можно поставить на штатное место, если слегка поработать ножовкой. Мы срезали с торцов внизу приливы для крепления, и батарея встала как родная. Только вот до лампочки в левой фаре теперь не добраться. Поэтому по весне поставили родной аккумулятор, даже с надписью *Hyundai* на этикетке.

В остальном «Гетц» с честью исполняет свой долг, вот только что-то непонятное (пока) погромыхивает спереди на малой скорости. Но визуально в передней подвеске все в полном порядке, люфтов и износа не наблюдается.

Что же, идем на второй круг. Что-то будет? **ЗР**

В отличие от хорошо покрашенного кузова, хромированный шток зацвел ржавчиной, что и привело к разрушению сальника и вытеканию жидкости.

Правая и левая опоры стоек стабилизатора очень похожи друг на друга, но рассчитывать на взаимозаменяемость не приходится. Увы, от стуков спереди их замена не избавила...

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ HYUNDAI GETZ

(0–100 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–65 000 км)	**149 809**
Из них на бензин (А92)	114 310
Расходы на содержание (65 000–100 000 км)	**86 750**
Из них на бензин (А92, средний расход – 8 л/100 км)	70 000
Фильтр масляный (2 шт.)	280
Масло моторное 0W-40, синтетика (2 × 4 л)	3800
Лампа Н4 (1 шт.)	140
Лампа 5 Вт (2 шт.)	40
Свечи (2 × 4 шт.)	700
Фильтр воздушный (2 шт.)	280
Фильтр салонный (2 комплекта из 2 шт.)	1040
Аккумуляторная батарея	2000
Шины Hankook Centum (2 шт.)	4000
Амортизатор задний (2 шт.)	2900
Стойки стабилизатора (2 шт.)	800
Задние тормозные колодки (комплект)	770
Общие расходы (0–100 000 км)	**236 559**
Стоимость 1 км пробега	**2,37**

СТАВИМ НА ЗЕРО

Легенды о плохой солярке, из-за которой заправка дизельного авто порой напоминает игру в рулетку, до сих пор гуляют в умах и на форумах автомобилистов. Насколько они справедливы, разбираются **Михаил Колодочкин** и **Александр Шабанов**.

А по моему мнению, рулетка только и создана для русских...
Ф.М. Достоевский. «Игрок»

Чтобы заставить себя не играть в азартные игры, лучше обходить казино за три версты. С дизтопливом сложнее: весь мир ездит – и вроде бы ничего. Не разоряется, а даже наоборот – экономит. А вот у россиян заправка дизелем невольно вызывает опасения: страшилки на пустом месте не рождаются. Да и мы всегда советовали отдавать предпочтение солидным АЗС с проверенной репутацией. Для очередной экспертизы ЗР решили взять пробы топлива на заправках, расположенных в непосредственной близости от Московской кольцевой автодороги. Этим мы постарались отсечь заведомо левые варианты, оставив их для отдельного исследования. Все проверенные бренды громкие: ТНК, ЛУКОЙЛ, «Татнефть», «Шелл», BP и «Роснефть».

ПРАВИЛА ИГРЫ

Регламент экспертизы соблюдаем педантично: редакционная комиссия составляет акт по каждой заправке, соответствующей канистре присваивается код, а затем образцы топлива отправляются в аккредитованную лабораторию из другого региона, дабы отсечь все «случайные связи». Поэтому московскую солярку оценивала автономная некоммерческая организация «Центр сертификации «Северо-Запад».

Каждый образец ДТ прошел два независимых цикла испытаний. Первый проверял соответствие основных физико-химических параметров (ФХП) топлива действующему Техническому регламенту. На этой стадии планировали отмести явную некондицию. Второй цикл – моторный стендовый, когда сам дизель должен был ответить, насколько по вкусу ему то или иное топливо.

ГЛАЗАМИ КРУПЬЕ

Мы сопоставляли с требованиями технического регламента следующие параметры ДТ.

Цетановое число (ЦЧ) – главный параметр дизельного топлива.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ДТ

Это характеристика самовоспламеняемости, параметр сложный и далеко не очевидный. Если ЦЧ мало, дизель плохо пускается, если велико – падает мощность и ухудшается экономичность мотора, возрастает дымность. Старые дизели были рассчитаны на величину ЦЧ 45...48, современные просят большего. Техническим регламентом для топлива классов 3, 4 и 5 определена величина не менее 51, хотя в Европе для Евро-5 требуется 55. Зачем? Затем, что в современных экологических правилах очень большое внимание уделяют токсичности при холодном пуске и прогреве. А пусковые свойства дизеля напрямую зависят от свойств самовоспламеняемости топлива. Метод определения – согласно ГОСТ Р 52709.

Содержание ПАУ – полициклических ароматических углеводородов. ПАУ – носители канцерогенной опасности в отработавших газах дизеля. Содержание ПАУ в дизельном топливе в соответствии с Техническим регламентом не должно превышать 11% массы топлива. Метод определения – согласно ГОСТ Р ЕН 12916.

Содержание серы. Соединения серы в отработавших газах способствуют коррозии деталей, а также выходу из строя нейтрализаторов и сажевых фильтров. Не говоря уже о вреде для окружающей среды. Топливо различных классов допускает разное содержание серы. Технический регламент

РАСЧЕТ ИТОГОВОГО БАЛЛА

Марка ДТ	Экономичность	Экология	Смазывающая способность	Пусковые свойства	Итоговая оценка	Место
Весовой коэффициент	0,25	0,25	0,25	0,25		
ТНК	2,87	5,00	4,19	3,69	3,94	1
ЛУКОЙЛ	5,00	2,61	1,00	5,00	3,41	2
«Татнефть»	1,27	4,20	4,28	2,58	3,08	3
«Шелл»	2,33	1,00	5,00	3,39	2,93	4
BP	1,00	1,66	3,34	4,82	2,71	5
«Роснефть»	3,40	2,30	3,47	1,00	2,54	6

НАША СПРАВКА: ЧТО, ГДЕ, ПОЧЕМ

Наименование	Место и время заправки	Цена, руб./л
ТНК	ООО «ВАЛАР», АЗК-10 «Щелковская», ТРК № 2, 06.05.2011, 09:02	25,50
ЛУКОЙЛ	ООО «ЛУКОЙЛ-Центрнефтепродукт», АЗС-565, ТРК № 6, 06.05.2011, 09:30	26,27
«Татнефть»	ООО «Татнефть-АЗС-Запад», АЗС-85, ТРК № 8, 06.05.2011, 08:45	25,3
«Шелл»	ООО «Шелл АЗС», «Шелл Привольная», 06.05.2011, 05:48	25,29
BP	ЗАО «Петрол комплекс эквипмент кампани», «BP Абрамцево», 06.05.11, 09:19	26,29
«Роснефть»	ОАО «РН-Москва», АЗК № 35, 06.05.2011, 08:27	24,60

устанавливает: для класса 3 – не более 350 ppm, для класса 4 – не более 50 ppm, для класса 5 – не более 10 ppm. Насколько оправданны эти ограничения – вопрос спорный, мы уже приводили мнение специалистов (ЗР, 2009, № 2). Но закон есть закон – смотрим, насколько точно он выполняется. Метод определения – согласно ГОСТ Р 52260.

Температура вспышки в закрытом тигле. Опять-таки влияет на пусковые свойства и токсичность при пуске и прогреве. Также характеризует воспламеняемость топлива (чем ниже температура вспышки, тем, естественно, лучше воспламеняемость), но имеет нижний предел, обусловленный требованиями пожаробезопасности транспортного средства. Зависит от группового и фракционного состава топлива. В соответствии с Техническим регламентом должна быть не ниже 40 °С. Метод определения – согласно ГОСТ Р ЕН ИСО 2719.

Смазывающая способность. По сути, способность топлива противодействовать износу топливной аппаратуры. Если учесть, что в современных дизелях ее стоимость доходит до половины цены мотора, станет понятно, насколько это важно. Тем более сейчас, когда всеми силами из солярки изгоняется сера – естественный смазывающий материал. Величину смазывающей способности определяют по диаметру пятна контакта, образующегося на контрольном элементе машины трения при длительной работе в среде тестируемого топлива. Технический регламент устанавливает предельную величину этого диаметра: 460 мкм. Метод определения – согласно ГОСТ Р ИСО 12156-1.

Фракционный состав влияет на пусковые свойства и на токсичность при пуске и прогреве. Он определяет температуру, при которой заданная часть топлива перегоняется из жидкого состояния в газообразное. Чем она ниже, тем лучше воспламеняемость. Кроме того, она влияет и на сам процесс сгорания. Лучше испаряемость – выше мощностные и экономические показатели. Согласно Техническому регламенту 95% жидкой фракции должно перегоняться до температуры, не превышающей 360 °С. Метод определения – согласно ГОСТ 2177.

ЕВРО-КЛАССЫ

Сразу внесем ясность! Поставщики горючего везде и всюду заявляют, что их топливо соответствует требованиям Евро-4, Евро-5... Но у нас действует своя норма – Технический регламент, где нет никаких «Евро»! Есть классы – со второго по пятый. Требования к топливу по большинству параметров соответствуют европейским, но по некоторым, например по цетановому числу, они снижены: учитывается структура парка техники. Поэтому внутри России термин «Евро» надо рассматривать скорее как маркетинговый, а не нормативный.

ИТОГИ ИГРЫ

Все образцы оказались разными по свойствам, но в регламент уложились! Цетановое число, к примеру, колебалось от минимально допустимой границы у «Роснефти» до чуть ли не настоящего Евро-5 у BP. Это радует, ведь еще лет пять тому назад недобор ЦЧ был основной бедой дизтоплива.

По содержанию ПАУ вообще все в шоколаде: образцы переходят заданный порог с огромным запасом. Минимальные значения ПАУ показало топливо ТНК (2,1%), максимальные – «Шелл» (4,4%). А вот по сере бросается в глаза огромный разброс. Явный лидер – ЛУКОЙЛ, его ДТ лишь чуть-чуть недотянуло до класса 5: 11,8 ppm. «Лидер» с другого конца – «Роснефть»: с запасом укладывается только в класс 3 с результатом 230 ppm. Остальные гуляют на границе класса 4.

По фракционному составу лидирует опять дизтопливо ЛУКОЙЛа – с результатом 330 °С. Самая большая температура перегонки 95% топлива, 345 °С, – у «Татнефти». Минимальная температура вспышки – у ЛУКОЙЛа: 57 °С. А вот по смазывающей способности ЛУКОЙЛ с результатом 448 мкм оказался в хвосте. Требования выполнены, конечно, но на грани допустимого. Лучший результат – практически полуторное перекрытие норматива – дало топливо от «Шелла»: 354 мкм.

А что сказал сам дизель? Отметим сразу, по принятым в России методикам такие испытания проводят на автомобильном дизеле с механической (!) системой впрыска. Более того, европейские методики также предусматривают испытания на столь же «несовременных» дизелях. Посему строго следуем закону.

Разброс по расходу топлива при работе на разных топливах оказался небольшим, не превышающим 4%. Лучший результат – у ЛУКОЙЛа. Это ожидаемо: цетановое число топлива умеренно высокое, при этом оно более «легкое», что обеспечивает лучшие условия сгорания.

По токсичности отработавших газов разброс куда больший. Особенно по дымности. Здесь лучшие показатели у ЛУКОЙЛа и «Роснефти». С топливом ЛУКОЙЛа все понятно: чем лучше горит, тем меньше дыма. А в случае с продукцией «Роснефти» свою роль, похоже, сыграло самое низкое цетановое число. Ведь стендовый дизель, на котором предписано испытывать топливо, рассчитан на сравнительно невысокое ЦЧ. Вот почему лидерство ДТ «Роснефти» при работе на современном дизеле с электронной системой управления может быть потеряно.

Разница в содержании оксидов азота сравнительно невелика и лишь незначительно выходит за пределы погрешности измерения. Здесь также прослеживается корреляция с эффективностью сгорания. Связь простая: чем эффективнее горит топливо, тем выше температуры в камере сгорания. Значит, полнее окисляется азот воздуха – стало быть, наблюдается рост выхода этого токсического компонента.

По остаточным углеводородам все сложнее. Тут увязываются и состав топлива, наличие в нем полициклических ароматических углеводородов, и его фракционный состав, и воспламеняемость. Но различие в выходе этого компонента с отработавшими

НАШ КОММЕНТАРИЙ

РУЛЕТКА НЕ ПОДВЕЛА

Понятно, что экспертиза затронула лишь выборочные образцы ДТ. Однако главный вывод мы все же делаем: по крайней мере в пределах МКАД заправлять дизельные авто можно без опаски. Все топлива, которые мы проверили, кроме выпущенного «Роснефтью», вполне годятся для всего, что имеет класс Евро-4 и выше. Да и «Роснефть» они съедят спокойно, но для долгой и счастливой работы систем гашения токсичности в этом топливе многовато серы. И для старых дизелей, рассчитанных на «Евро минус один», эти ДТ также сойдут. У них много приятностей, радующих любой дизель, старый или новый, – мало серы и плохой ароматики, хороший фракционный состав. Вот только цетановое число великовато. Известно, что любое отклонение от оптимального ЦЧ, которое для них составляет 45...48, дает повышение расхода топлива примерно на 0,5%. Но, думаем, 2...3% лишнего топлива вполне окупаются большей надежностью и ресурсом работы мотора.

ЗАПРАВЛЯТЬ ДИЗЕЛЬНЫЕ АВТО НА РОССИЙСКИХ БРЕНДОВЫХ АЗС МОЖНО БЕЗ ОПАСКИ.

газами в целом невелико. Лидер – ТНК, чье горючее исходно содержало наименьшее содержание полициклической ароматики.

Итог испытаний положительный: все марки имеют право на существование! Однако отметим, что в погоне за одним параметром фирмы часто забывают о других. Берем, к примеру, ЛУКОЙЛ. Поскольку его топливо рассчитано на экспорт, по сере оно практически вышло на требования международного класса Евро-5. Но почему тогда этим требованиям не соответствует цетановое число? У BP зависимость обратная – почти Евро-5 по ЦЧ, но Евро-4 по сере. Топливо «Роснефти» выглядит самым честным – класс 3 по всем параметрам, то есть предназначено исключительно для внутреннего рынка.

Наглядное представление о соотношении сил участников дает наша «рулетка». Шесть секторов отданы брендам, участвовавшим в экспертизе, а седьмой – мы назвали его «зеро» – содержит требования, предъявляемые у нас к образцовому ДТ. Попали на зеро – считай, выиграли. Не попали... Ну, бывает.

Но на сей раз обошлось без провалов, а значит, не будет ни загубленных моторов, ни истерик проигравших. Для подсчета итоговых баллов мы, как обычно, воспользовались пятибалльной системой оценок по каждому виду испытаний. Лучший результат – 5 баллов, худший – 1 балл, остальные – пропорционально результату. Затем свели данные в таблицу и подвели итоги по сумме четырех номинаций: «Экономичность», «Экология», «Смазывающая способность» и «Пусковые свойства». Если уравнять весовые коэффициенты, что мы и сделали, то первой оказывается продукция ТНК – наши поздравления фирме. Но для тех, кто считает, что, к примеру, экономичность куда важнее всех остальных параметров, вместе взятых, первым окажется топливо ЛУКОЙЛа.

Как обычно, предлагаем читателям заняться подобной арифметикой самостоятельно. И еще. Не будем забывать, что образцы мы брали на АЗС крупнейших фирм, расположенных близ МКАД. А что там, за Московской кольцевой? При первой возможности посмотрим. ЗР

На правах рекламы

КОНТАКТНАЯ ПОДДЕРЖКА

Приклеить? Положить? Зацепить? Поиск идеального варианта крепления мобильного телефона в автомобиле вели **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

Знаем, знаем – пользоваться мобильниками во время движения нельзя! На сей случай имеются «хэндс фри» самых разных мастей, а также спикерфоны – покупайте, если так уж необходимо одновременно рулить и беседовать с кем-то далеким.

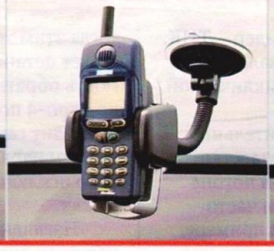
С законом спорить не будем. Но многие телефоны умеют превращаться в навигаторы и готовы по ходу подсказывать дорогу – вот тут-то им и необходима какая-нибудь поддержка. Опять же, поставив телефон в надежное крепление, его проще заряжать. Устанавливать контакт с автомобильными мультимедиа по Bluetooth тоже удобнее с прочной поддержкой под телефоном.

НА ПРИСОСКЕ

(+) Легкосъемность. Не портит элементы салона.

(–) Закрывает обзор. При сильном наклоне стекла можно разместить только вверху – иначе не дотянуться. А длинный кронштейн в движении постоянно раскачивается, особенно если телефон массивный. На стоянках привлекает внимание жулья.

CAR UNIVERSAL HOLDER	Mini Handy-Telefonhalter	Держатель с креплением на стекло PROLIFE
Fly, Китай	Richter, Германия	«Чао Хуэй индастриал», Тайвань
350 руб.	650 руб.	360 руб.
Крепится к стеклу присоской или к плоской поверхности торпедо через диск с клеем. Может удержать не только телефон, но и 5-дюймовый навигатор. Есть место для фото или иной картинки под съемным стеклом.	Крепится на стекло присоской или на плоскую поверхность торпедо через прилагаемый диск с клеевым слоем. Регулировка положения – гибким кронштейном-ножкой. Предусмотрены мягкие подкладки под крышку телефона.	Держатель с креплением на стекло с помощью вакуумной присоски. Шарниры позволяют ориентировать его в нескольких направлениях. Рассчитан скорее на смартфоны, чем на телефоны: «худенькие» изделия шириной менее 50 мм держать не хочет.



Основных способов крепления разного рода держалок три: присоска (на ветровое стекло), клейкий слой (на любую плоскую поверхность) и прищепки (на жалюзи вентиляции). Отдельные модели – многоходовые по способу монтажа: вначале приклеиваем пластинку, потом на нее ставим присоску и т. д.

Какая же держалка лучше? Та, которая не уродует интерьер, легко демонтируется, не мешает

НА КЛЕЕВОЙ ОСНОВЕ

(+) Можно закрепить на шершавой поверхности, недоступной для присосок: торпедо, дверь и т. п.

(–) Одноразовое крепление.

Держатель мобильного телефона GT-RED	Mobile phone holder, держатель телефона «ПАУК»	Держатель сотового телефона CRYSTAL SIDE POCKET
Seiko, Япония	«Сервис Бест Б.В.», Тайвань	«СанГрейт», Тайвань
310 руб.	220 руб.	150 руб.
Приклеивается липкой стороной к вертикальной поверхности либо крепится к ребрам дефростера с помощью защелки. Оправдать такую цену нехитрого изделия можно лишь громким брендом и японской родословной. Издаваемыми в пути звуками напоминает погремушку. Телефон шире 38 мм не влезет, даже не пытайтесь!	Очень простое изделие, из которого легко и просто вынимать телефон и убирать его на место. Крепится липкой лентой к плоской и вертикальной (по возможности) поверхности. Площадь крепящей ленты мала. Да и смартфон не влезает!	Предназначен для телефона... и пачки сигарет! Нет донышка: изделие желательно располагать над подлокотником. Плоский телефон вываливается вниз, широкий не вставляется. Липкая часть фактически одноразовая. Декоративная накладка сразу отвалилась. Дизайн простецкий.

СИЛА ТРЕНИЯ

+ Не нужно приклеивать, присасывать и царапать – фактически работает только трение. После демонтажа следов не остается.
− Изделия несамостоятельные: это просто площадка под присоску. И если захочется их временно убрать, то куда спрятать? Громоздкие, порой липкие.

Универсальный держатель КПК и телефона КОТО

«КОТО индастриз инкорпорейтед», Китай

500 руб.

Крепится к стеклу или плоской поверхности торпедо с помощью вакуум-присоски или промежуточного диска с клейким слоем. Регулируются углы поворота и ширина захвата телефона/коммуникатора. Интересен винтовой механизм создания вакуума.

Universal GPS Nav-Mat II

Bracketron, Китай

1000 руб.

Липкая подкладка на торпедо, в которую вмонтирована ровная площадка для держателя-присоски (тот, что на фото, в комплект не входит!). Чем ближе поверхность панели к горизонтальной, тем лучше. После снятия не оставляет следов. Держится очень прочно.

Universal mobile electronics Nav-Mat

Bracketron, Китай

1000 руб.

Довольно тяжелая подкладка под держатель с присоской (тот, что на фото, в комплект не входит!) позволяет укрепить телефон или навигатор на панели, если у нее есть относительно горизонтальный участок. Солидная масса и большой коэффициент трения «держат» надежно.

обзорности, не гремит на неровностях, не роняет телефон под педали и при этом позволяет одним движением выхватить аппарат, другим – вставить его обратно, не отвлекаясь от дороги. Но идеала среди продаваемых образцов мы все же не нашли. Поэтому считайте этот материал точкой отсчета для производителей автомобильных аксессуаров. Может, они учтут перечисленные ошибки и все же создадут беспроблемный держатель для телефона. **ЗР**

ПРИЩЕПКА

+ Может помочь, если некуда приклеиться или «присосаться».
− Грохочет при движении. Мешает использовать жалюзи дефлектора по назначению. При демонтаже возможны поломки как самой прищепки, так и дефлектора.

Держатель телефонный Kioki

«Киоки компани лимитед», Китай

60 руб.

Очень миниатюрный. Держит телефон только с боков, неудобно вставлять его обратно. Нет поддержки снизу, аппарат норовит выскользнуть на пол. Крепится после удаления защитной пленки с клейкого слоя. Впрочем, клейкая лента фирмы 3M «хватает» хорошо.

Держатель для радиотелефона PHANTOM

«Стопол ЛЛСИ», Китай

180 руб.

После удаления защитной пленки приклеивается в удобном месте за счет липкого слоя. При поступлении входящих звонков начинает радостно мигать индикаторами. Регулировка – путем подгиба «ручек». При испытаниях на тряску отвалился вместе с телефоном...

Mini handy-telephone halter

Richter, Германия

390 руб.

Крепится на два пружинных держателя, причем очень прочно. Можно регулировать угол наклона. Пригодны как горизонтальные, так и вертикальные щели дефлектора. Но снять держатель очень трудно!

На правах рекламы

TRIALLI

LIBERTA DI MOTO

Сцепление
премиум класса

- Исключительная плавность изменения передаваемого момента при включении сцепления.
- Модифицированы прочностные и динамические характеристики дисков.
- Выжимные подшипники имеют улучшенные характеристики демпфирования вибраций.

Надежность дисков сцепления Trialli превышает аналоги
на 40%

WWW.TRIALLI.RU

МАГИЯ ТЕСЛЫ

Наш мир погружен в огромный океан энергии.... Все вокруг вращается, движется – все энергия. Перед нами грандиозная задача – найти способы добычи этой энергии.

Никола Тесла

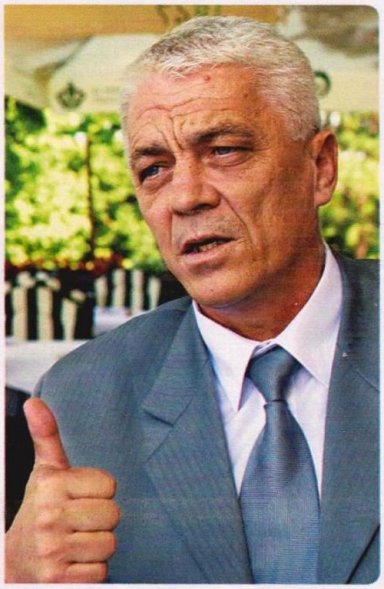
Батареи бывают отечественные, корейские, турецкие, немецкие, словенские... А еще – сербские. На аккумуляторном заводе в Сомборе побывал Михаил Колодочкин.

По части мистики и загадочного ореола с сербами тягаться трудно. Таинственная фигура Николы Теслы напоминает о себе уже с белградского аэропорта, носящего имя того, кого ценили Кельвин и Эйнштейн, Белл и Вестингауз. И кому, как говорят, завидовал великий Эдисон... И не только завидовал, но и активно препятствовал.

– Простите, а у вас есть памятник Тесле?

– Тесле? Конечно!

Мой вопрос явно понравился хозяевам. Городок Сомбор, куда мы приехали по приглашению руководства местного аккумуляторного завода, находится в 200 км от столицы, но захолустным его никак не назовешь. Да, по улицам ездят древние «заставы», а возле гостиницы уснул «Москвич-2141», но именно здесь делают батареи, которых в прошлом году россияне приобрели миллион штук! А еще концерн «Фармаком М.Б.», в состав которого аккумуляторный (!) завод входит с 2006 года, поставляет на российский рынок молочные продукты – сыр, брынзу и еще что-то натуральное. Ведь концерн владеет и молокозаводом!



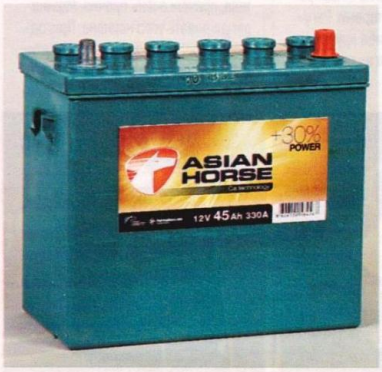
Чем батарея Black Horse выделяется среди десятков аналогичных брендов? Томислав Бугарский, коммерческий директор концерна «Фармаком М.Б.», отвечает мгновенно: мол, привлекательной ценой и высоким ресурсом. Лучшее доказательство – все тот же проданный у нас миллион батарей!

– А мы все делаем сами, – пожимают плечами братья славяне. – У нас и теплицы с помидорами есть. Кстати, что касается аккумуляторов, – у нас и свинец собственный! Недавно прикупили карьер... Заодно изготавливаем свинцовую дробь – вы не охотник?

Вот такому подходу я завидую черной и белой завистью одновременно. Крошечный городок маленькой страны является вполне самодостаточным и не только не зависит от поставок новозеландской картошки или турецких батарей, но, напротив, снабжает своей продукцией нас с вами. Бренды их аккумуляторов известны у нас хорошо: Black Horse, White Horse, Extra Start, Asian Horse... В год производят более 4 млн. свинцовых батарей различных типов (от 30 до 235 А·ч) – это очень солидный показатель. А с открытием двух новых фабрик объем вырастет до 7 млн. уже в следующем году. Хотя лично мне, честно говоря, больше хотелось бы видеть в ассортименте нечто более современное, к примеру литий-ионное. А в идеале – что-то фантастическое, в духе Теслы.

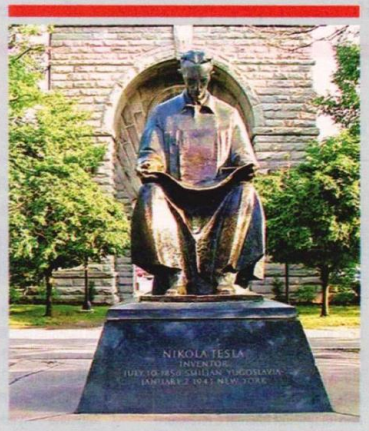
Интересно – правда ли, что Тесла сделал электромобиль? Ведь ни тяговых аккумуляторов этой машины, ни ее самой, похоже, никто не видел...

Независимо от породы – «черная», «белая» или «азиатская» – все эти «лошади» из одной конюшни, расположенной в Сомборе. И обещают «+ 30% мощности», измеряемой, как ни странно, в амперах, а не лошадиных силах.



В белградском музее Теслы по данному поводу молчат. Зажечь без проводов лампу, приподнять электромагнитным полем медное яйцо – эти фокусы покажут в любой момент, а вот про источники неисчерпаемой энергии помалкивают. Кстати, среди выпускаемых сомборским заводом батарей – так называемые Semi Traction, то есть «полутяговые». Суть в том, что энергоснабжение современных зданий все чаще переводится на солнечные панели, которым, понятное дело, нужен промежуточный накопитель энергии: по ночам светило отдыхает. Именно этим и занимаются упомянутые батареи: стартерные токи от них не требуются, а вот длительная работа в буферном режиме «накопил – отдал» нужна постоянно.

До источника неисчерпаемой энергии, конечно, далековато. Впрочем, Солнце будет светить еще очень долго. А сербские батареи помогут ему, чем смогут. ЗР



Никола ТЕСЛА (1856–1943)

По происхождению серб. С 1884 года жил в США. Изобретатель в области электро- и радиотехники. В 1888 году описал такое явление, как вращающееся магнитное поле. Разработал многофазные электрические машины и схемы распределения многофазных токов. Пионер высокочастотной техники: генераторы, трансформатор и т. п. Исследовал возможность передачи энергии без проводов. Его именем названа единица измерения магнитной индукции.

ВОТ И ЛЕТО ПРОШЛО...

Мы начинаем традиционную серию отчетов об испытаниях зимних шин. Команда **Сергея Мишина** откатала девять комплектов шипованных покрышек и шесть – нешипованных.

Среди обычной резины лидеры остались прежними, но расположились несколько иначе, чем в прошлой серии испытаний. Причина – изменение состава «Континенталя» и «Нокиан».

Самой эффективной оказалась модернизация у «Нокиан». Она подняла модель HKPL R на верхнюю ступеньку пьедестала. Однако это самые дорогие шины на пару с «Мишленом» – соотношение цена/качество у них 4,0.

У «Конти Викинг Контакт 5» тоже обновлена смесь, но итог менее успешен: второе место, зато баланс цены и качества 3,8 более привлекателен.

Третьим оказался «Мишлен Х-Айс 2», уступивший лидеру всего 2%.

Четвертое место занял новичок российских дорог «Бриджстоун-Близзак Рево GZ», который чуть отстал от первой тройки. У него 887 баллов (проигрывает лидеру чуть больше 5%) и привлекательное соотношение цена/качество: 3,6.

Отечественная продукция расположилась поодаль: «Кордиант-Полар SL» – пятое место, «Амтел-Норд Мастер CL» – шестое.

Зато в состязании шипованных шин оказалось полно неожиданностей. Итальянские «Пирелли-Карвинг Эдж» пробились на самый верх и делят первое место с мишленовскими XIN 2. При одинаковых баллах продукция «Пирелли» более привлекательна по отношению цена/качество – 3,0 против 3,7 у «Мишлена». Однако высокие результаты

6 место

Amtel NordMaster CL

Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,6–8,7 мм
Твердость резины по Шору*	68–69 ед.
Масса шины	7,1 кг
Средняя цена	2200 руб.
Соотношение цена/качество	2,7

Покрышки с твердостью летней резины насторожили еще во время осмотра. И действительно, езда на них по льду требует большой осторожности: разгоняются и тормозят очень плохо. Поперечное сцепление слабое – ледяной круг проходят медленно, но все же чуть опережают «Бриджстоун».

На снегу сцепные свойства совсем слабые, а тормозной путь самый длинный.

Курс на зимней дороге держат неуверенно – машина рыскает даже на небольших неровностях, ее затягивает в сторону более глубокого снега; к тому же «ноль» на руле очень широк.

Поворачивают на зимней дороге тоже неохотно: замедленные реакции, размазанное поведение. На входе в поворот – снос, на дуге – прогрессирующий занос. Рано поскальзываются и на снегу, и на льду. Понимать автомобиль мешает отсутствие информативности на руле.

Сугробы преодолевают лишь ходом. Трогаться в снегу следует очень аккуратно, без пробуксовки, – иначе закопаешься.

Зато на асфальте четко держат заданное направление, тормозят на сухом и на мокром покрытии лучше остальных.

Комфортом не балуют: гудят и подвывают на любой дороге. Зудят и трясут даже на микронеровностях, будто перекачанные.

Катятся тяжело, потому великоват расход топлива.

Лучшие тормозные свойства на сухом и мокром асфальте, хорошая курсовая устойчивость на асфальте.

Очень слабые сцепные свойства на льду и снегу, проблемные курсовая устойчивость и управляемость на снегу, низкая проходимость, некомфортные, провоцируют повышенный расход топлива.

823 балла

Сгодятся в качестве «демисезонной обуви».

5 место

Cordiant Polar SL

Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	Q/160 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,4–8,6 мм
Твердость резины по Шору	53 ед.
Масса шины	7,0 кг
Средняя цена	2300 руб.
Соотношение цена/качество	2,7

Сбалансированы неудачно – разгоняются и поворачивают неплохо, а вот останавливаться не хотят, тормозной путь лишь немного короче, чем у «Амтела».

На снегу тоже не блещут: разгоняются неуверенно, в поворотах скользят рано, тормозят слабо, показывая предпоследний результат.

На заснеженной прямой держать машину проще, чем на «Амтеле», но и здесь есть замечания: размазанная «нулевая» зона на руле, обратной связи почти нет.

При прохождении поворотов показывают недостаточно четкие реакции и серьезные запаздывания. Скорость ограничивается небольшим, но неприятно резким заносом.

В глубоком снегу схожи с «Амтелом»: едут неуверенно, маневрируют неохотно, при буксовании закапываются.

Зато на асфальте – полная противоположность ему: курсовая устойчивость оставляет желать лучшего. Здесь, как и на заснеженной дороге, водителю мешает малоинформативный руль и значительные задержки при корректировке курса.

Тормозят хуже всех, на сухой дороге проигрывают лучшему результату 4 метра, а на мокром асфальте – целых семь!

Не совсем комфортны – подвывают и озвучивают смену покрытия. Потряхивают на неровностях.

Катятся чуть хуже среднего, расходуя топливо примерно как «Конти».

Средние разгон и поперечные сцепные свойства на льду.

Худшее торможение на сухом и на мокром асфальте, слабые тормозные свойства на льду и снегу, низкая курсовая устойчивость на асфальте, плохая проходимость.

845 баллов

Подойдут для неспешной езды по частично обледенелым и заснеженным трассам.

**Здесь и далее – после проведения тестов.*

На правах рекламы

sollers

ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

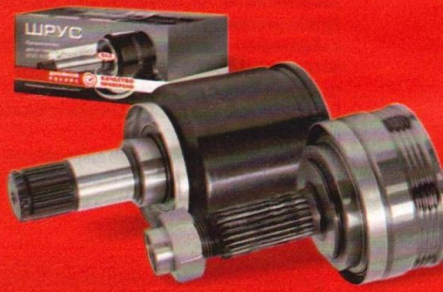
представляют марку

ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

ШРУСы

Для автомобилей УАЗ, ВАЗ

- работа без вибраций во всех режимах;
- стабильная плавная передача крутящего момента;
- долговечная работа в экстремальных условиях и критических температурах;
- прочный защитный микрослой на трущихся деталях;
- антифрикционная смазка с дисульфидом молибдена в комплекте.



100% контроль качества

Гарантия — 1 год.

реклама

ДВОЙНОЙ РЕСУРС

КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ

на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
www.uaz.ru

Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

4 место

Bridgestone Blizzak Revo GZ

Место изготовления	Япония
Максимальная скорость	S/180 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	8,7–8,8 мм
Твердость резины по Шору	49 ед.
Масса шины	7,2 кг
Средняя цена	3200 руб.
Соотношение цена/качество	3,6

Новинка. На льду раздражает неприятный дисбаланс продольных и поперечных сцепных свойств. Разгоняются и тормозят хорошо, а в поворотах поскальзываются даже раньше «Амтела». Резина протектора мягкая, но ламели нарезаны поперек, так что в поворотах покрышкам цепляться за лед практически нечем.

На заснеженной дороге баланс чуть лучше: разгон и сцепные свойства в поворотах средние – наравне с «Мишленом», торможение заметно лучше среднего уровня.

В снегу двигаться лучше внатяг, при буксовании сцепление с покрытием резко падает. Момент начала проскальзывания плохо чувствуется, но контакт восстанавливается очень быстро, надо лишь чуть сбросить газ.

На прямой машина отлично держит курс и не реагирует на неровности. Понравился четкий, понятный «ноль». Поворачивают уверенно – обеспечивая плотный руль и четкие реакции. Поведение адекватное, без неожиданностей, мягкий, прогнозируемый занос в пределе.

Сугробы не любят. Здесь они схожи с «Амтелом» и «Кордиантом» – движемся только внатяг, даже небольшая пробуксовка чревата закапыванием.

На асфальте прямую держат ровно, без замечаний. Тормозят неплохо – на сухом и на мокром покрытии показывают средние результаты.

На грубом асфальте шумны, громко озвучивают смену покрытия. Крепко встряхивают на крупных неровностях.

Катятся средне, соответственно и расход топлива средний.

+ Хорошие тормозные свойства на снегу, льду, курсовая устойчивость на любой зимней дороге, понятная управляемость, скромный расход топлива на высокой скорости.

– Невысокие поперечное сцепление на льду, проходимость и уровень комфорта, слабое торможение на мокром асфальте.

887 баллов

Для укатанных зимних дорог. В поля – ни-ни.

3 место

Michelin X-Ice 2

Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,1–8,4 мм
Твердость резины по Шору	51 ед.
Масса шины	6,7 кг
Средняя цена	3700 руб.
Соотношение цена/качество	4,0

Образец стабильности и сбалансированности! Самые ровные по всем характеристикам шины, вдобавок не имеют оценок ниже 7 баллов.

На льду тормозят лучше всех. На круге самые быстрые, результаты разгона – в первой тройке.

На снегу расклад почти такой же – лучшее торможение, средние результаты в разгоне и на переставке.

По заснеженной дороге идут ровно, без промедления реагируют на корректировку курса.

К управляемости есть небольшие замечания. На входе в крутой поворот, при значительных углах поворота руля, возникают небольшие запаздывания, провоцирующие водителя на доворот. В результате уже на дуге может возникнуть занос, требующий быстрой и точной корректировки.

Со снежной целиной справляются увереннее остальных – по сугробам едут в любом режиме, хоть внатяг, хоть с интенсивным буксованием, легко маневрируют и выбираются назад.

Тихие, но типичная мишленовская певучесть меняет тональность в зависимости от качества покрытия.

Катятся хорошо, скромно расходуют топливо, лучше только «Нокиан».

Курсовая устойчивость на асфальте неплоха, но мы снизили оценку до 7 баллов за недостаточно четкий «ноль» и легкие задержки при подруливаниях.

Торможение на мокром асфальте среднее, на сухом – чуть хуже.

Плавность хода: крупных и средних неровностей не замечают, а мелкие передают легкой дрожью на кузов.

+ Лучшие торможение на льду и снегу, поперечные сцепные свойства на льду, четкий курс на заснеженной дороге, небольшой расход топлива.

– Скромные тормозные качества на сухом асфальте.

914 баллов

Наиболее сбалансированы. Подойдут тем, кто ценит топливную экономичность.

2 место

Continental ContiVikingContact 5

Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	8,4–8,7 мм
Твердость резины по Шору	52 ед.
Масса шины	6,3 кг
Средняя цена	3500 руб.
Соотношение цена/качество	3,8

Шины слегка модернизированы – в ледовых и снежных дисциплинах они чуть снизили свою планку, зато заметно прибавили в асфальтовых упражнениях. В результате характер пятого «Викинга» стал более сбалансированным.

Тем не менее разгон на льду остался самым лучшим, торможение и поперечные свойства – средние.

На снегу разгон тоже очень хорош, на переставке – самая высокая скорость, но вот торможение не самый выдающийся их талант.

Курсовая устойчивость и способность к корректировке курса – без замечаний.

Быстрому и надежному прохождению поворотов способствуют четкие реакции. Руль не такой плотный, как на «Бридже», но реакции более четкие. Поведение нейтральное: нет ярко выраженных срывов передней или задней осей. При резкой работе рулем переход в скольжение сопровождается рыком протектора передних колес.

В глубоком снегу движутся уверенно, без проблем и боязни пробуксовки, но и без мишленовского задора.

На асфальте курсовая устойчивость хороша, реакции при подруливаниях четкие, близкие к реакциям летних шин. Торможение хорошее и на сухой дороге, и на мокрой, здесь лучше только жесткий «Амтел».

Не очень шумные, но озвучивают смену покрытия, гудят на зернистом асфальте. Довольно жесткие: на микронеровностях возникают вибрации.

По сопротивлению качению и расходу топлива чуть хуже средних, одинаковы с «Кордиантом».

+ Лучшие разгон на льду и снегу, скорость на переставке по укатанной снежной дороге, хорошее торможение на сухой и на мокрой дороге, отличный курс на асфальте, понятная управляемость.

– Жесткие.

921 балл

Безопасны в любых условиях.

1 место

Nokian Hakkapeliitta R

Место изготовления	Финляндия
Максимальная скорость	R/170 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,3–8,5 мм
Твердость резины по Шору	52 ед.
Масса шины	6,7 кг
Средняя цена	3700 руб.
Соотношение цена/качество	4,0

Эти шины тоже претерпели изменения, потому их результаты значительно отличаются от итогов тестирования двухлетней давности.

На льду разгон и поперечное сцепление лучше средних, по торможению – третий результат.

На снегу разгон просто пушечный – чем больше пробуксовка, тем интенсивнее ускорение. На переставке второй результат, близкий к результату лидера в этом упражнении «Конти», торможение – на среднем уровне.

По снежной целине движутся без проблем, в любых режимах, легко маневрируют. Но до вездеходности «Мишлена» недотягивают.

Курс на заснеженной дороге – самый четкий. Очень понравился упругий информативный руль и быстрые реакции на корректировку.

В поворотах управляются лучше всех – отличаются четкими реакциями, понятным, «тяжелым» в «нуле» рулем и отсутствием заноса. На переставке особо отметили высокую информативность руля. Настоящие драйверские шины!

На асфальте курс очень четкий, практически летние реакции. Тормозят наравне с «Мишленом», средне на мокром покрытии и ниже среднего – на сухом.

Некомфортны. Вибрируют на микронеровностях, озвучивают смену покрытия.

Катятся лучше всех, потому позволяют экономить топливо.

Лучшие разгон на снегу, поперечные сцепные свойства на льду, отменный курс на любой зимней дороге, азартная управляемость, хорошая проходимость, самый скромный расход топлива.

Посредственное торможение на сухом асфальте, невысокий уровень комфорта.

929 баллов

Хороши на любой зимней дороге. Экономичны.

Разметка трассы упражнения - ответственная работа. Конфигурация и габариты коридоров должны быть одинаковыми во всех заездах.

Курсовая устойчивость – субъективная оценка, поэтому для вынесения «приговора» нужно выслушать мнения всех экспертов.

Поперечное сцепление шин определяется по максимальной скорости на ледяном и укатанном снежном кругах.

Для оценки проходимости каждый комплект шин работает на новом участке снежной целины.

Предельная скорость переставки определяется в коридорах, ограниченных яркими конусами.

На правах рекламы

sollers ЗАВОЛЖСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД

представляют марку
ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

РЕМОНТНЫЙ КОМПЛЕКТ ПРИВОДА ГРМ

ВСЕ ДЕТАЛИ ПРОШЛИ ИСПЫТАНИЯ НА ИЗНОСОСТОЙКОСТЬ

Для всех двигателей
ЗМЗ-405
ЗМЗ-406
ЗМЗ-409

реклама

ДВОЙНОЙ РЕСУРС КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
www.uaz.ru

Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

9 место

Amtel NordMaster ST-310

Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	Q/160 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,3–9,6 мм
Твердость резины по Шору	61–62 ед.
Количество шипов/среднее выступание до/после тестов	112/1,4/1,6 мм
Масса шины	7,5 кг
Средняя цена	2200 руб.
Соотношение цена/качество	2,7

Увидели свет более пяти лет назад и с тех пор выпускаются без изменений.

На льду просто безликие. Сцепные свойства более чем скромные. Разгон слабый, поперечные характеристики – хуже всех, хорошо хоть, торможение близко к средним результатам.

На снегу нормальный лишь разгон, тормозные и поперечные характеристики слабые. Стартуют вполне уверенно, но уже в движении начинается неожиданное проскальзывание.

На заснеженной дороге курс не держат – даже на небольших поперечных уклонах задок соскальзывает, вызывая занос.

В поворотах не стоит торопиться. Руль тяжел, но неинформативен. Машина реагирует на его повороты очень лениво, требуя доворачивать. Небольшое превышение скорости может привести к сносу с выбросом наружу или заносу с разворотом.

Сугробы люто ненавидят: при движении по глубокому снегу кажется, что машина упирается в стену. При попытке тронуться проваливаются и закапываются, поворачивать не хотят, задом едут неохотно.

На асфальтовой прямой слегка плавают и опаздывают с откликом на корректировку курса, но тормозят очень хорошо и на сухом, и на мокром покрытии.

Шумные, вибрируют так, что дребезжит весь салон.

Расход топлива – средний.

Величина выступания шипов и темп роста выступа в норме. Потерянных шипов нет.

+ Хорошее торможение и удовлетворительная курсовая устойчивость на асфальте.

– Скромные сцепные свойства на льду и снегу, а поперечные – самые слабые, проблемные курсовая устойчивость и управляемость на зимней дороге, плохая проходимость в глубоком снегу, низкий уровень комфорта.

808 баллов

Допустимы для хорошо очищенных дорог.

8 место

Bridgestone Ice Cruiser 5000

Место изготовления	Турция
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,2–9,6 мм
Твердость резины по Шору	59–60 ед.
Количество шипов/среднее выступание до/после тестов	110/1,1/1,3 мм
Масса шины	8,4 кг
Средняя цена	3100 руб.
Соотношение цена/качество	3,7

На нашем рынке с 2005 года, готовится уступить место модели с индексом 7000.

На льду совсем не понравились. Разгоняются хуже всех, торможение и поперечное сцепление откровенно слабые.

На снегу тоже не блещут. Стартуют и тормозят неохотно, предельная скорость на переставке самая низкая, что говорит о плохих поперечных сцепных свойствах.

На заснеженной дороге слегка рыскают.

В поворотах радует четкая реакция на поворот руля, но на этом все и заканчивается. При движении по дуге задок автомобиля гуляет сам по себе и срывается в сильный занос. При его корректировке руль приходится поворачивать на очень большие углы. Второй вариант – при входе в поворот возникает снос, приводящий к длительному скольжению передней осью.

Глубокий снег преодолевают неуверенно, поворачивают неохотно.

По асфальтовой прямой идут ровно.

Торможение на сухом асфальте среднее, на мокром – слабое, худший тормозной путь только у «Континенталя».

Сильно шумят. На ровной дороге досаждают воем протектора и озвучиванием дорожных стыков.

Изрядно потряхивают на средних и мелких неровностях.

Расход топлива средний.

Шипы излишне заглублены, темп выступания в норме, закреплены надежно.

+ Хорошие тормозные свойства и курсовая устойчивость на сухом асфальте, удовлетворительные плавность хода и проходимость в глубоком снегу.

– Скромные торможение на мокром покрытии, сцепные свойства на льду и снегу, неоднозначная управляемость на зимней дороге, высокий уровень шума.

828 баллов

Для частично заснеженных дорог.

7 место

Contyre Arctic Ice

Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	Q/160 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,4– 9,5 мм
Твердость резины по Шору	56–58 ед.
Количество шипов/среднее выступание до/после тестов	110/2,1/2,3 мм
Масса шины	7,6 кг
Средняя цена	2300 руб.
Соотношение цена/качество	2,7

Шина создана по заказу ярославского ООО «Автошина» в 2006 году. По рисунку протектора нечто среднее между «Гиславед-NF 3» и «Пирелли-Карвинг Эдж».

На обледенелой дороге спешить не стоит – тормозят хуже всех, хотя разгон и поперечное сцепление средние.

На снегу еще хуже: поперечные свойства слабые, продольные – самые плохие.

Прямую держат нечетко, плавают, тянут в более глубокий снег.

В поворотах поведение далеко не идеальное: реагируют без особых промедлений, но ведут себя нестабильно и непонятно – в пределе срываются то в снос, то в занос. Срывы и восстановления неприятно резкие, зачастую приводящие к следующему заносу.

Глубокий снег преодолевают неуверенно. Требуют аккуратного трогания – закапываются.

По асфальту несут машину ровно, словно летние шины.

Тормозят на сухой дороге лучше всех, на мокрой – очень хорошо, показывая второй результат.

Воют и шумят даже на небольшой скорости, усиливая гул с 70 км/ч. Передают на кузов толчки от дорожных неровностей, а вибрации – на органы управления.

Катятся средне, потому довольно экономичны.

За время испытаний шипы «вылезли» на полмиллиметра. Угрожающий намек на их быструю потерю, но выпал всего один шип из заднего колеса.

+ Лучшее торможение на сухом покрытии и очень хорошее на мокром, достойная курсовая устойчивость на асфальте, удовлетворительная проходимость в глубоком снегу.

– Хуже всех тормозят на льду, слабые сцепные свойства на снегу, проблемная управляемость, сильный шум.

842 балла

Не для суровой зимы.

6 место

Cordiant Sno-Max PW-401

Место изготовления	Россия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,4–9,5 мм
Твердость резины по Шору	56–58 ед.
Количество шипов/среднее выступание до/после тестов	100/2,1/2,3 мм
Масса шины	7,6 кг
Средняя цена	2300 руб.
Соотношение цена/качество	2,7

Созданы в 2008 году компанией «Сибур – Русские шины».

Держатся за лед более-менее уверенно. Видимо, благодаря значительному выступу шипов. Разгон слабый, поперечное сцепление и торможение средние.

На снегу разгон скромен, поперечное сцепление – ближе к среднему, тормозные свойства неплохие.

На зимнике машину слегка водит из стороны в сторону и тянет в более глубокий снег.

Управляемость оставляет желать лучшего: машина входит в поворот с ощутимой задержкой. На дуге установившегося радиуса возникает занос, требующий своевременной корректировки. Восстановление резкое.

Сугробы преодолевают без особого энтузиазма, предпочитая легкую пробуксовку.

На асфальте при высокой скорости заставляют машину плавать. Держать ее на курсе мешают размазанный «ноль» и вялые реакции на подруливания.

Тормозят на сухом асфальте нормально, на мокром – слабо.

Низкочастотный гул издают при любой скорости, озвучивают дорожные стыки. Передают на кузов вибрации и вздрагивают на мелких неровностях.

Катятся плохо, заставляя расходовать лишнее топливо.

Выступ шипов очень велик – более 2 мм, хотя темп их «роста» в норме. За время теста ни одного шипа не потеряно.

Хорошие тормозные качества на сухом асфальте, удовлетворительная управляемость на зимней дороге, проходимость в глубоком снегу.

Скромный разгон на льду, плохая курсовая устойчивость на асфальте, повышенный расход топлива, жесткие.

867 баллов

Средние почти во всем.

5 место

Gislaved Nord Frost 5

Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,0–9,3 мм
Твердость резины по Шору	53–54 ед.
Количество шипов/среднее выступание до/после тестов	110/1,5/1,6 мм
Масса шины	7,1 кг
Средняя цена	3400 руб.
Соотношение цена/качество	3,9

Созданы в 2006 году, с тех пор неоднократно модернизированы. Последнее время варьировалась величина выступа шипов.

За лед цепляются неплохо, разгоняются и держатся в поворотах удовлетворительно, тормозят получше.

На снегу чувствуют себя менее уверенно: разгон средний, поперечное сцепление далеко от показателей лидеров теста, торможение слабовато – результаты совсем рядом с показанными «Бриджем» и «Амтелом».

К курсовой устойчивости на зимнике есть замечание: машину тянет в сторону глубокого снега.

В поворотах на снегу слегка запаздывают с реакцией, углы поворота руля больше, чем хотелось бы.

На снежной дороге в пределе начинается снос, а на льду – занос. Вместе с тем отметим очень плавные переходы в скольжения и такое же мягкое восстановление.

В глубоком снегу не очень уверенны. При трогании проваливаются, что приводит к закапыванию. В движении предпочитают легкую пробуксовку.

По асфальту идут ровно, без замечаний, на сухом тормозят хуже среднего. На мокром покрытии, напротив, результат торможений хорош, лучше, чем у «Конти», на пару метров с лишним.

Шумят шипами, шуршат протектором, потряхивают.

Расход топлива средний.

Выступание шипов в норме, но из правого переднего колеса у нас выпало два шипа.

Хорошие продольные сцепные свойства на льду и торможение на мокром асфальте, курсовая устойчивость на асфальте.

Скромная проходимость в глубоком снегу.

881 балл

На льду лучше, чем на снегу.

На правах рекламы

ДВОЙНОЙ РЕСУРС КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
www.uaz.ru

Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

«Пирелли» были омрачены выпадением шипов – к концу тестов передние колеса растеряли почти половину «зубов».

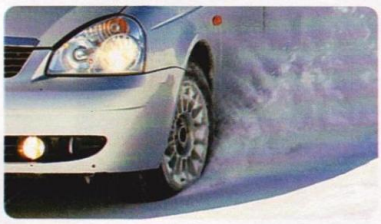
Спор новинки «КонтиАйсКонтакт» с нокиановской HKPL 7 тоже закончился ничьей: они поделили третье и четвертое места. «Конти» только чуть выгоднее по балансу цены и качества: 3,8 против 3,9 у «Нокиан».

Замечу, что конечные баллы шин, занявших первые четыре места, различаются лишь в пределах 1%! Иначе говоря, по совокупности потребительских качеств они практически одинаковы, поэтому при выборе стоит обратить внимание на те характеристики, которые важны именно для ваших условий эксплуатации.

Пятое место с результатом 881 балл занял «Гиславед-NF5». Популярная в России марка по показателю цена/качество выступает наравне с «Нокиан»: 3,9.

Отечественные «Кордиант Sno-Max» с соблазнительным балансом цена/качество в 2,7 расположились на шестом месте, набрав 867 баллов.

На седьмом – недавно появившийся на рынке «Контайр-Арктик Айс», темная лошадка. Продается недорого, потому и соотношение цена/качество самое лучшее: 2,4.



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТВЕТ КОМПАНИИ PIRELLI

Мы были очень удивлены, узнав о потере шипов шинами Pirelli Carving Edge в ваших испытаниях. Дело в том, что осенью прошлого года мы провели специальный тест на удержание шипов в сравнении с другими шинами, воспользовавшись помощью хорошо известной независимой северной тестовой компании. Pirelli Carving Edge показали себя очень хорошо, у них не было отмечено потери шипов.

Тем не менее после получения информации от тест-группы «За рулем» мы провели тщательную проверку и выяснили, что в продукции одного из поставщиков шипов встречаются недопустимые отклонения в размере корпуса. После нашего обращения этот поставщик мгновенно отреагировал – стабилизировал размеры шипов. Компания Pirelli уверена – наши шины впредь не будут терять шипы.

***Джузеппе Матраскиа**, руководитель платформы зимних шин, НТЦ компании Pirelli*

3–4 место

Nokian Hakkapeliitta 7

Место изготовления	Финляндия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	9,5–9,6 мм
Твердость резины по Шору	60–62 ед.
Количество шипов/среднее выступание до/после тестов	110/1,6/1,7 мм
Масса шины	7,1 кг
Средняя цена	3600 руб.
Соотношение цена/качество	3,9

Созданы в 2009 году, но уже были модернизированы по составу резины и форме шипов.

На льду разгоняются быстрее всех. Тормозят тоже очень хорошо, сильны в поперечном сцеплении – на круге показывают второй-третий результат.

На снегу чуть слабее – в разгоне второе место. Торможение и поперечное сцепление хороши, но у «Мишлена» и «Пирелли» все же лучше.

По заснеженной дороге идут ровно, без промедления отзываются на корректирующие движения рулем.

Однако на дуге поворота возникает занос, который усиливается при сбросе газа и требует небольших, но точных подруливаний. Такое поведение может испугать неопытных водителей.

По глубокому снегу идут в любых режимах, не обращая внимания на степень пробуксовки.

На асфальтовой прямой слегка плавают, демонстрируя недостаточно четкий «ноль».

В сцепных свойствах пасуют. На сухом асфальте тормозят хуже всех, на мокром результат торможения чуть хуже среднего.

Для шипованных шин весьма комфортны. Практически не шумят, к плавности хода претензий нет.

Катятся очень хорошо, позволяют экономить топливо наравне с «Мишленом» при любых скоростях.

Выступ шипов на пределе допустимого, но темп увеличения выступа очень скромный – 0,1 мм за время теста.

+ Высокие сцепные свойства на льду и снегу, хорошая проходимость в глубоком снегу, комфортны, скромный расход топлива.

– Самые слабые тормозные свойства на сухом асфальте, небольшие замечания к управляемости на зимней дороге и курсовой устойчивости на асфальте.

917 баллов

Не только для зимних дорог, но и для некоторого бездорожья. Помогут сэкономить топливо.

3–4 место

Continental ContiIceContact

Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	T/190 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	9,2–10,0 мм
Твердость резины по Шору	47–49 ед.
Количество шипов/среднее выступание до/после тестов	110/1,7/1,7 мм
Масса шины	6,9 кг
Средняя цена	3500 руб.
Соотношение цена/качество	3,8

Новинка, создана в прошлом году.

На льду очень хороши. По разгону и поперечным сцепным свойствам в первой тройке. Торможение самое лучшее, у ближайшего соперника отыгрывают почти метр!

Дороги, укрытые снегом, тоже не помеха. Лучший разгон, торможение тоже очень хорошее, на переставке входят в лидирующую тройку.

По зимней дороге несут машину ровно. Понравился плотный, информативный руль, но ощутимо тянут в глубокий снег.

В поворотах демонстрируют четкие реакции и понятное поведение. Предпочитают плавные действия рулем. На дуге возникает легкое подруливание задней оси, способное перейти в мягкий, ввинчивающий занос.

Глубокие сугробы преодолевают не очень охотно. При движении предпочитают интенсивное буксование, но при этом не чувствуется грань начала закапывания: Трогаться лучше внатяг, без пробуксовки.

По асфальту идут ровно, однако сцепными свойствами не блещут.

Тормозят по сухой дороге хуже среднего. На мокром асфальте полный провал: проигрыш лидеру упражнения составил более 3 метров.

Катятся тихо, слегка озвучивают смену покрытия.

На неровностях подрагивают.

Расход топлива умеренный.

Шипы держатся надежно, потерь нет. Величина выступа за время тестов не изменилась, при том что она на пределе допуска.

+ Высокие сцепные свойства на льду и снегу, понятная управляемость на зимней дороге, хорошая курсовая устойчивость на асфальте.

– Слабое торможение на мокром асфальте, небольшие замечания к курсовой устойчивости на заснеженной дороге, проходимости и плавности хода.

917 баллов

Надежны на заснеженных и обледенелых дорогах.

1–2 место	1–2 место
Pirelli Winter Carving Edge	**Michelin X-Ice North 2**

	Pirelli Winter Carving Edge	Michelin X-Ice North 2
Место изготовления	Турция	Россия
Максимальная скорость	Т/190 км/ч	Т/190 км/ч
Рисунок протектора	направленный	направленный
Глубина рисунка протектора	9,2–9,5 мм	9,3–9,5 мм
Твердость резины по Шору	53–54 ед.	55–56 ед.
Количество шипов/среднее выступание до/после тестов	110/1,3/2,0 мм	110/1,3/1,5 мм
Масса шины	7,4 кг	7,0 кг
Средняя цена	2800 руб.	3400 руб.
Соотношение цена/качество	3,0	3,7

Созданы в 2007 году, пережили две модернизации.

Сцепные свойства на льду несколько разбалансированы. Разгон хорош, поперечное сцепление лучшее (в том числе и по времени на круге), но, к удивлению, тормозят не лучшим образом.

Зато на снегу останавливают автомобиль лучше всех, и это при хороших разгоне и поперечных сцепных свойствах.

По заснеженной дороге идут четко, без намерения уйти в глубокий снег. Мгновенно откликаются на подруливание.

Управляемость великолепна: четкие реакции и высокая информативность обеспечивают надежный вход в любые повороты при разумной скорости. Поведение машины понятное, с легким мягким заносом, помогающим прописать вираж любой кривизны, даже изменяющейся.

Сугробы одолевают уверенно и в любых режимах. При троганье слегка буксуют, но не закапываются.

На асфальте четко держат курс, руль плотный и информативный, с летним реакциями.

На мокрой дороге тормозят лучше всех. На сухой уступают лишь «Амтелу» и «Контайру» с жесткой резиной.

Расход средний при городских скоростях, а в загородных режимах идут наравне с «Мишленом» и «Нокиан».

Шипы держатся плохо, вылезают из резины практически на глазах: 0,7 мм за время тестов – это своеобразный рекорд. Две передние шины потеряли за время испытаний более сотни шипов – практически половину.

Увидели свет в 2009 году. Возможно, поэтому на фоне нового «Континенталя» и модернизированных «Нокиан» и «Пирелли» не блещут сцепными свойствами.

На льду тормозят удовлетворительно, поперечные сцепные свойства чуть хуже, зато разгон очень понравился.

На снегу продольное сцепление хуже нормы, но поперечное на высоте: на переставке самая высокая скорость.

По заснеженным дорогам идут стабильно, не реагируя на неровности, небольшие поперечные уклоны и разную глубину покрова.

Отменно управляются: четкие реакции в начальной фазе, мягкое и прогнозируемое поведение и плавный занос в пределе. Подойдут начинающим водителям.

Глубокого снега не боятся. Машина на них уверенно идет в любых режимах, легко маневрирует и выбирается задним ходом.

Курсовая устойчивость на асфальте – без замечаний.

Торможение на мокром покрытии очень хорошее, на сухом – нормальное.

Слегка гудят, озвучивают стыки и трещины. Вибрируют на мелких неровностях, вздрагивают на стыках.

Катятся лучше других, топливо расходуют экономно.

К качеству ошиповки претензий нет. Величина выступа – самая скромная среди топовых шин. Это означает минимальное разрушающее действие на покрытие.

+ Лучшее торможение на снегу, высокие сцепные свойства на снегу и льду, лучшие тормозные свойства на мокром асфальте, отменные управляемость на зимней дороге и курсовая устойчивость на асфальте.

– Тормозят на льду ниже среднего, небольшие замечания к шумности и недостаточной плавности хода, ненадежно держатся шипы.

926 баллов

Для любых зимних дорог. Экономичны.

+ Высокие сцепные свойства на льду и снегу, хорошие тормозные качества на мокром асфальте, отменные курсовая устойчивость и управляемость на зимней дороге, проходимость в глубоком снегу, скромный расход топлива.

– Небольшие замечания к шуму и плавности хода.

926 баллов

Для любых водителей и любых дорог. Помогут сэкономить топливо.

На правах рекламы

uaz sollers

представляют марку
ДВОЙНОЙ РЕСУРС®

ДИСКИ ТОРМОЗНЫЕ ВЕНТИЛИРУЕМЫЕ

Для автомобилей УАЗ

- улучшенное охлаждение;
- индикатор износа;
- сопротивление коррозии;
- надежное и плавное торможение;
- безопасность в любых условиях.

КОЛОДКИ ДИСКОВОГО ТОРМОЗА

Для автомобилей УАЗ

- безопасное и надежное торможение;
- стабильность фрикционных свойств в экстремальных условиях;
- длительный срок службы;
- дискосберегающие свойства;
- низкий уровень шума.

100% контроль качества

реклама

ДВОЙНОЙ РЕСУРС КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕНО

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru
www.uaz.ru

Подробная информация
по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

	Шины 175/65R14	Тормозной путь на льду (30–5 км/ч, -12...-10°С)		Тормозной путь на снегу (40–5 км/ч, -12...-10°С)		Тормозной путь на мокром асфальте (80–5 км/ч)		Тормозной путь на сухом асфальте (100–5 км/ч)		Время разгона на льду (0–30 км/ч, -12...-10°С)		Время разгона на снегу (0–40 км/ч, -12...-10°С)		Время прохождения ледяного круга (-12...-10°С)		Скорость переставки на плотном снегу (-7...-6°С)		Расход топлива на V передаче при 60 км/ч		Расход топлива на V передаче при 90 км/ч	
		м	Баллы	м	Баллы	м	Баллы	м	Баллы	с	Баллы	с	Баллы	с	Баллы	км/ч	Баллы	л/100 км	Баллы	л/100 км	Баллы
1	Nokian Hakkapeliitta R	26,4	115,5	21,0	106,3	38,0	87,6	53,4	85,1	10,8	38,9	6,2	30,0	17,5	98,2	47,4	89,4	3,9	30,0	5,4	40,0
2	Continental ContiVikingContact 5	26,6	114,6	21,2	105,3	36,9	90,2	50,9	89,3	10,5	40,0	6,3	29,5	17,7	97,2	47,7	90,0	4,2	27,9	5,6	38,6
3	Michelin X-Ice 2	25,4	120,0	20,3	110,0	38,0	87,6	53,3	85,3	11,0	38,2	6,4	29,1	17,2	100,0	44,2	83,4	4,0	29,3	5,5	39,3
4	Bridgestone Blizzak Revo GZ	25,6	119,1	20,7	107,9	38,8	85,8	52,0	87,4	10,9	38,5	6,4	29,1	19,0	90,5	44,2	83,4	4,1	28,5	5,5	39,3
5	Cordiant Polar SL	30,0	101,6	22,3	100,1	40,2	82,8	54,6	83,2	11,0	38,2	6,7	27,8	17,8	96,6	43,8	82,6	4,2	27,9	5,6	38,6
6	Amtel NordMaster CL	33,3	91,5	22,8	97,9	33,3	100,0	50,5	90,0	13,1	32,1	6,5	28,6	18,3	94,0	43,4	81,9	4,4	26,6	5,7	37,9
	Коэффициент значимости		12		11		10		9		4		3		10		9		3		4
		25 30 35		20 21 22 23		33 35 37 39 41		50 52 54		10 11 12 13		6 7		16 17 18 19		43 45 47		4 4,5		5 5,5 6	

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

	Шины	Удобство управления разгоном	Управляемость	Комфорт: шум	Комфорт: плавность хода	Курсовая устойчивость: на снегу	Курсовая устойчивость: на асфальте	Проходимость
1	Nokian Hakkapeliitta R	9/18	9/54	6/12	6/12	9/36	9/36	8/40
2	Continental ContiVikingContact 5	7/14	8/48	7/14	6/12	8/32	9/36	8/40
3	Michelin X-Ice 2	8/16	7/42	7/14	7/14	8/32	7/28	9/45
4	Bridgestone Blizzak Revo GZ	6/12	8/48	6/12	6/12	8/32	8/32	6/30
5	Cordiant Polar SL	7/14	7/42	7/14	7/14	7/28	6/24	6/30
6	Amtel NordMaster CL	5/10	5/30	5/10	5/10	5/20	8/32	6/30
	Коэффициент значимости	2	6	2	2	4	4	5

Уходящая модель «Бриджстоуна» «Айс Крузер 5000» показывает слабый результат на фоне именитых брендов: 828 баллов и лишь восьмое место. При этом по показателю цена/качество – наравне с «Мишленом».

Замыкает парад далеко не новый «Амтел-Норд Мастер ST310». 808 баллов – очень слабый результат. Однако цена/качество в 2,7 – наравне с более сильным «Кордиантом». ЗР

	Шины 175/65R14 Ш	Тормозной путь на льду (40–5 км/ч, -20...-16°С)		Тормозной путь на снегу (40–5 км/ч, -20...-16°С)		Тормозной путь на мокром асфальте (80–5 км/ч)		Тормозной путь на сухом асфальте (100–5 км/ч)		Время разгона на льду (0–40 км/ч, -20...-16°С)		Время разгона на снегу (0–40 км/ч, -20...-16°С)		Время прохождения ледяного круга (-20...-16°С)		Скорость переставки на плотном снегу (-8...-7°С)		Расход топлива на V передаче при 60 км/ч		Расход топлива на V передаче при 90 км/ч	
		м	Баллы	м	Баллы	м	Баллы	м	Баллы	с	Баллы	с	Баллы	с	Баллы	км/ч	Баллы	л/100 км	Баллы	л/100 км	Баллы
1-2	Michelin X-Ice North 2	26,2	111,8	18,4	102,2	38,0	98,4	56,8	83,7	7,9	33,9	5,3	28,9	15,3	94,1	45,9	90,0	3,9	30,0	5,5	40,0
1-2	Pirelli Winter Carving Edge	29,6	98,9	17,1	110,0	37,4	100,0	55,7	85,3	7,2	37,2	5,3	28,9	14,4	100,0	45,7	89,6	4,1	28,5	5,5	40,0
3-4	Continental ContiIceContact	24,4	120,0	17,2	109,4	40,8	91,7	57,2	83,1	7,1	37,7	5,1	30,0	14,7	98,0	45,8	89,8	4,1	28,5	5,6	39,3
3-4	Nokian Hakkapeliitta 7	25,2	116,2	17,3	108,7	39,2	95,4	59,7	79,6	6,7	40,0	5,2	29,4	14,7	98,0	45,0	88,2	3,9	30,0	5,5	40,0
5	Gislaved Nord Frost 5	25,6	114,4	18,8	100,1	38,6	96,9	57,2	83,1	8,0	33,5	5,5	27,8	15,3	94,1	43,8	85,9	4,1	28,5	5,7	38,6
6	Cordiant Sno-Max PW-401	26,3	111,3	18,1	103,9	40,0	93,5	56,2	84,6	8,4	31,9	6,0	25,5	15,5	92,9	44,4	87,1	4,3	27,2	5,8	37,9
7	Contyre Arctic Ice	33,2	88,2	19,1	98,5	37,9	98,7	52,8	90,0	8,4	31,9	6,1	25,1	15,2	94,7	43,2	84,7	4,1	28,5	5,7	38,6
8	Bridgestone Ice Cruiser 5000	31,4	93,2	18,7	100,6	40,5	92,3	56,2	84,6	9,3	28,8	5,9	25,9	16,2	88,9	43,0	84,3	4,2	27,9	5,7	38,6
9	Amtel NordMaster ST-310	30,1	97,3	18,7	100,6	38,5	97,1	55,2	86,1	9,0	29,8	5,8	26,4	17,1	84,2	43,2	84,7	4,1	28,5	5,7	38,6
	Коэффициент значимости		12		11		10		9		4		3		10		9		3		4
		25 30 34		17 18 19		37 39 41		52 55 60		6 7 8 9		5 6		14 15 16 17		43 44 45 46		4 4,5		5 5,5 6	

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

	Шины	Удобство управления разгоном	Управляемость	Комфорт: шум	Комфорт: плавность хода	Курсовая устойчивость: на снегу	Курсовая устойчивость: на асфальте	Проходимость
1-2	Michelin X-Ice North 2	9/18	9/54	7/14	7/14	9/36	8/32	9/45
1-2	Pirelli Winter Carving Edge	9/18	9/54	7/14	7/14	8/32	9/36	8/40
3-4	Continental ContiIceContact	8/16	8/48	8/16	7/14	7/28	8/32	7/35
3-4	Nokian Hakkapeliitta 7	9/18	7/42	8/16	8/16	8/32	7/28	8/40
5	Gislaved Nord Frost 5	8/16	7/42	7/14	7/14	7/28	8/32	6/30
6	Cordiant Sno-Max PW-401	7/14	7/42	7/14	6/12	7/28	6/24	7/35
7	Contyre Arctic Ice	6/12	5/30	6/12	7/14	7/28	8/32	7/35
8	Bridgestone Ice Cruiser 5000	5/10	6/36	6/12	7/14	7/28	8/32	7/35
9	Amtel NordMaster ST-310	6/12	5/30	5/10	5/10	5/20	7/28	5/25
	Коэффициент значимости	2	6	2	2	4	4	5

Вместе с автором шины тестировали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

Благодарим за техническую поддержку сотрудников автополигона ДТР АВТОВАЗа, компанию «Волгашинторг» (Тольятти), а также производителей шин, представивших на тест свою продукцию.

СЕКРЕТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Лишиться дорогого легкосплавного колеса не хочется никому, поэтому секретки – специальные болты и гайки, открутить которые можно только с помощью прилагаемого ключа-переходника, – весьма популярны. Но что делать, если вы этот ключ потеряли? Голову и болты ломал **Геннадий Емелькин**.

Проблема хищения колес, особенно редких и дорогих, весьма стара и стоит не только перед российскими автовладельцами. Достаточно вспомнить польскую ленту 1963 года «Гангстеры и филантропы». В ней скрупулезно спланированное ограбление века сорвалось потому, что, пока банда ожидала в автомобиле сигнала, другие жулики незаметно скрутили с него все четыре колеса... В общем, секретки в виде колесных спецгаек, а позднее и спецболтов всегда были популярны. Разве что раньше их приходилось заказывать знакомому токарю на оборонном заводе, а теперь они лежат на прилавках, сияя хромом многочисленных, иногда довольно хитрых граней.

Мы приобрели «великолепную семерку» комплектов болтов-секреток, чтобы выяснить, можно ли открутить колесо в случае потери прилагаемого ключа-переходника. Набор подручного инструмента не лимитировали: главное в нашем эксперименте не время, а аккуратность работы. Колесо, естественно, не должно было пострадать. Заметим, что для стальных штампованных дисков нашлись бы и иные, более простые методы, но в легкосплавных головки болтов обычно глубоко утоплены в колодцах, так что банальным трубным ключом к ним не подобраться. По той же причине отпали мощные пассатижи, молоток и зубило. А вот набор стандартных и не очень головок, дрель, хорошее сверло и закаленный экстрактор – то, что нужно для культурной работы.

НА ЧУЖИХ МАШИНАХ НЕ ПОВТОРЯТЬ – ОПАСНО!

Предупреждение автора

Скажем сразу, даже самые надежные изделия сдались за 15 минут. Правда, в крайних случаях мы использовали дрель, на что злоумышленники могут пойти далеко не в любых условиях. Тем не менее результаты получились любопытные. Прежде всего, далеко не все секретки требуют индивидуального ключа: три комплекта из семи ни от чего не защищают и пасуют перед подходящей стандартной головкой, которых пруд пруди в магазинах! К тому же обещания твердой «японской» стали могут быть правдой, но не со стопроцентной вероятностью: при покупке это проверить трудно. И наконец, при нынешнем развитии аккумуляторного инструмента и наличии высокопрочных сверл все ваши четыре колеса способны «уйти» за час, если машина припаркована в малолюдном месте. **ЗР**

Набор болтов M14 × 1,5 Lock your wheels

Производитель **пожелал остаться неизвестным**

Ориентировочная цена за 4 болта и 2 ключа-переходника **800 руб.**

Секретность обеспечивается неравномерно расположенными пятью полукруглыми приливами на цилиндрической головке болта. Внимательно посмотрев на сие изделие, решили не хвататься за дрель, а попробовать подобрать стандартную шестигранную головку. Подошла та, что «на 19». Легкие постукивания молотком – и она плотно села на головке. При отвертывании не провернулась.

Болты M14 × 1,5

Производитель **пожелал остаться неизвестным**

Ориентировочная цена за болт и ключ-переходник **75 руб.**

Эти продающиеся поштучно болты имеют внутренний двадцатигранник. Для их отвертывания также не пришлось ничего сверлить – подошел ключ «Торкс-Т60». Второй болт открутили с помощью экстрактора подходящего размера.

Болты M14 × 1,5

Производитель **пожелал остаться неизвестным**

Ориентировочная цена за болт и ключ-переходник **75 руб.**

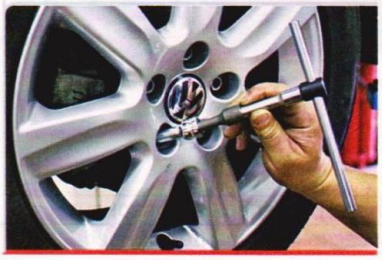
Также продаются поштучно и еще примитивнее предыдущих: головка имеет внутренний шестигранник «на 12». Мы решили сэкономить и даже не стали приобретать ключ-переходник. Очевидно, что достаточно легко найти подходящий Г-образный ключ или головку. Что мы и сделали. Второй вариант – подобрать экстрактор нужного размера.

Набор болтов M14 × 1,5 TPI Wheel Locks Premium Protection

Производитель **Taper Pro Industrial, Тайвань**

Ориентировочная цена за 4 болта и 2 ключа-переходника **1000 руб.**

Здесь уже все серьезно: весьма сложный неравномерный профиль, сертификат ISO, инструкция на русском, наклейка-памятка с номером-шифром ключа. Для отвертывания пришлось высверлить сердцевину, на что ушло 10 минут – металл оказался достаточно мягким. Далее помог экстрактор.



Набор болтов M14 × 1,5 «Крепеж колес»

Производитель **Hong Sheng**

Ориентировочная цена за 4 болта и 2 ключа-переходника **900 руб.**

Длина резьбовой части этих болтов – 40 мм. Снаружи на головку надето вращающееся кольцо, чтобы не было соблазна воспользоваться пассатижами. Есть сертификат ISO, обещана высокопрочная японская сталь фирмы Sumitomo. Так оно или нет, но сверло легко справилось с сердцевиной, а потом... подошел стандартный шестигранник «на 14». Затраты времени – те же 10 минут.

Набор болтов M14 × 1,5 «Блокировочный комплект для колес»

Производитель **Италия**

Ориентировочная цена за 4 болта и 2 ключа-переходника **2400 руб.**

Высокая цена набора объясняется просто: это оригинальный аксессуар «Фольксвагена». Весьма сложный профиль защищен съемным пластиковым колпачком. Для снятия последнего в наборе предусмотрен специальный крючок. Здесь сталь на самом деле высокопрочная – абы какое сверло не справится. Но твердосплавное за 15 минут удалило сердцевину, а дальше подошел квадрат «на 12».

Набор болтов M14 × 1,5 «Колесные секретки»

Производитель **Китай, под надзором Japan Sumitomo Industrial**

Ориентировочная цена за 4 болта и 2 ключа-переходника **900 руб.**

Эти болты оснащены защитным вращающимся кольцом, которое одно только и мешает доступу к профилю с семью неравномерно расположенными выступами прямоугольного сечения. Эх, если бы можно было сжать головку! Но колодцы диска мешают. Пришлось сверлить, причем высокопрочным сверлом: тут сталь и впрямь японская. На работу ушло 15 минут, потом выручил экстрактор.

На правах рекламы

АВТОСТОП
Магазины полезных аксессуаров

Более 10000 наименований
в интернет-магазине
www.a-stop.ru

ВСЕ ЦЕНЫ ПОПОЛАМ!!!
-50%

КОВРИКИ ВОРСОВЫЕ EH-00105/EH-00205
~~1958р.~~ 979р.

НАКИДКА НА СИДЕНЬЕ EH-00704/EH-01004
~~1537р.~~ 768р.

Ed Hardy By Christian Audigier
ОСВЕЖИТЕЛИ ВОЗДУХА В АССОРТИМЕНТЕ
~~108р.~~ 54р.

ОПЛЕТКА НА РУЛЬ SP-10506/SP-10306
~~624р.~~ 312р.

ТЕРМОСУМКА SP-10532
~~812р.~~ 406р.

РАСПРОДАЖА!!! СКИДКИ до 70%

Условия акции на www.a-stop.ru
и по телефону (495) 36-36-678
Информация для оптовых
покупателей на www.megalight.ru

Оптовый центр мегалайт-авто

НАША МАРКА

Российские шинники расширили линейку зимних покрышек «Кордиант-Полар SL». Теперь есть вариант и для кроссоверов. Максим Гомянин отправился за полярный круг, чтобы раскрыть характер обновок. Фото автора и «Кордиант».

Владельцы кроссоверов, приобретая шины, особенно придирчивы. Им недостаточно привлекательной цены. Не менее важен престиж бренда и, конечно, характеристики «обуви». Что же может противопоставить зарубежным конкурентам продукт из России?

Я задал себе этот вопрос за рулем «Шкоды-Йети». Исправно глотая километры ровного шоссе, она несла меня на полигон Test World, что близ заполярного городка Ивало.

Весна в Финляндии только начиналась. Столбик термометра остановился на +5 °С. Нешипованные зимние шины на сухом асфальте пришлись как раз кстати! Новинка вела себя предсказуемо да и шумом не раздражала, ведь предназначена она для эксплуатации преимущественно в городе, где комфорт тоже играет не последнюю роль.

Въезжаю на полигон. Асфальт сменяет раскисший проселок, а затем грунт и вовсе исчезает под укатанным снегом. Проезжаю небольшой участок горной дороги, где коллеги-журналисты уже успели нарыть колеи. Но автомобиль остается понятным, а пробуксовки на подъемах только добавляют азарта.

Три продольные дорожки в рисунке отвечают за курсовую устойчивость. А боковые канавки под давлением расширяются, отводя из пятна контакта снежно-водяную кашу.

Теперь снежный трек с обилием поворотов за рулем дизельного «Субару-Форестер». Резвый кроссовер даже с отключенной ESP чувствует себя на скользком покрытии вполне уверенно. Производитель утверждает, что двухкомпонентная резиновая смесь Smart-Mix повысила сцепление со снегом и льдом на 7%, приблизив шину к аналогам премиум-класса. Что же, это повод проверить новинку в одном из наших сравнительных тестов...

Очень скоро покрытие трассы раскатали, получилась каша из снега, воды и грунта. Прямо на траектории появились ямы с острыми краями. Шинам и подвеске «Субару» пришлось нелегко.

Но после заездов я не обнаружил на колесах грыж и глубоких порезов. Видимо, избежать неприятностей помогла комбинированная конструкция брекера. Она состоит из двух слоев металлокорда и слоя текстильного корда спиральной структуры. Это придает резине прочность и стойкость к проколам.

Что же, шина «Полар SL» – неплохая альтернатива более дорогим аналогам. Особенно когда после покупки новенького кроссовера семейный бюджет приходится беречь... ЗР

ДУХИ ПРЕСНОГО МОРЯ

Пронизывающий ветер, лед до горизонта и снежные наносы, таящие опасные сюрпризы... Отличное место, чтобы познакомиться с новыми шинами «Мишлен» для кроссоверов, решил **Максим Гомянин**. Фото автора.

Длинные трещины венами растянулись по сковавшему Байкал льду. Но метровой толщины достаточно, чтобы выдержать «Ленд-Ровер Фрилендер», несущий меня вдоль крутых берегов самого большого пресного озера мира. Засмотревшись на красоты, ходом влетаю в снежный нанос. Тряхнуло, но, скорректировав машину рулем, выбрался довольно быстро.

Неосторожность при проверке возможностей шин «Мишлен-Латитюд Х-Айс Норт 2» закончилась без последствий. Видимо, духи Байкала простили мне горячность. Автомобиль цел, да и грыж после удара я не обнаружил. Быть может, потому, что каркас покрышки усилили для повышения ударопрочности?

Соблазн от души прохватить по замерзшей глади появился, когда представители фирмы огорошили сообщением об уменьшении количества шипов в покрышке на 5% – для соответствия новым требованиям, которые вступят в силу в Скандинавии в 2013 году. Ради сбережения дорожного полотна производителей обязали ограничить число шипов пятью десятками на каждый метр окружности.

Проложенная по льду озера трасса предоставила шанс сравнить французскую новинку с прямым конкурентом – «Нокиан-Хаккапелита 7 SUV» (ЗР, 2010, № 9). «Вольво-XC90» на «Нокиан» приятно пускать в затяжные скольжения. А «Мишлен» подобного не любит – ему подавай чистые траектории. Что же, чем точнее водитель на дуге, тем быстрее время на круге.

Как уверили разработчики, на льду и снегу новинка тормозит на 6% эффективнее предшественницы. Дело в конструкции протектора, который работает в комплексе с шипами. В зависимости от размера покрышки предусмотрено пять (для шин шириной менее 255 мм) или семь рядов блоков с зубчатыми краями. Их острые кромки цепляются за поверхность, облегчая торможение на укатанном снегу и обеспечивая устойчивость в поворотах. А в плечевой зоне появились снегозацепы в форме лопаток. Их задача – грести в снежной каше.

В активе шин сбалансированные характеристики, низкое сопротивление качению и широкий модельный ряд – 26 размеров, от 15 до 21 дюйма. Владельцам кроссоверов и вседорожников есть из чего выбирать.

Местный шаман сказал, что, выходя на байкальский лед, нельзя заниматься дурными делами, иначе духи озера рассердятся. Например, налетит ветер, способный, говорят, остановить снегоход! Но в тот день Байкал был ко мне благосклонен. ЗР

Обилие ламелей протектора создает постоянное давление в пятне контакта. Это позволяет покрышке на мокрой дороге работать как насос, выводя из-под себя воду.

ЗАПРАВЛЕНЫ В ПЛАНШЕТЫ

Недавно мы запустили iPad-версию журнала «За рулем». Изучая новый облик родного издания – в цифровом формате, – **Денис Арутюнян** задумался: а можно ли продуктивно использовать планшетный компьютер в автомобиле? Фото **Александра Батыру**.

Лавина разнообразных планшетников – от баснословно дорогих до вызывающе дешевых – за последний год заполонила российский рынок. Конечно, лидирует здесь эппловский iPad, но с каждым днем лидера все больше теснят портативные компьютеры с операционной системой Google Android. В качестве представителя этой группы мы взяли более компактный, но едва ли не самый мощный 7-дюймовый HTC Flyer (у iPad диагональ экрана 9,7 дюйма). Как использовать современную технику в машине, долго думать не пришлось. Способы применения подсказали технические характеристики аппарата: помимо мультимедийных возможностей здесь был чип для GPS-навигации и сим-карта для доступа в Интернет через сеть сотовой связи.

Пока мы испробовали только самые очевидные способы использования планшетника в машине – на деле их гораздо больше. Для подобных устройств написана масса полезных вспомогательных программ. Но этой теме мы посвятим отдельное исследование. А пока можем констатировать: планшетные компьютеры способны стать хорошими попутчиками – помогут найти верную дорогу, объехать пробки, скоротать время, если миновать «затык» все же не удалось, и даже решить деловые вопросы, не выходя из машины.

УСТАНОВКА

Первая проблема, о которой задумываются далеко не все: как удобно и безопасно закрепить планшет в салоне? С 7-дюймовым HTC все оказалось довольно просто: можно подобрать универсальный держатель за 400–500 рублей. А вот крепление для iPad стоит в среднем около 2000 рублей – дорого! Может, обойтись без него, использовав трансформирующийся чехол-подставку? Из этой затеи вряд ли выйдет что-то путное: экран встает под неправильным углом и сильно бликует. К тому же оставлять почти килограммовую незакрепленную деталь на панели просто опасно – представьте, как она может «выстрелить» при резком торможении или, не дай бог, аварии.

НАВИГАЦИЯ

Самое очевидное применение планшетника – в качестве навигатора. На любой можно устанавливать неограниченное количество навигационных программ (практика показывает, что одни лучше работают в глубинке, другие – в мегаполисах). Пользователи городских «поводырей» оценят возможность подключения к Интернету по сотовой линии: можно подкачивать информацию о пробках.

А вот на законный вопрос: что же удобнее использовать для навигации, iPad или HTC? – ответить сложно. С одной стороны, на экране «яблочного» компьютера помещается больше информации, с другой – здоровенная панель изрядно ограничивает обзор. Более компактный «кореец» в машине почти не мешает. Но разглядывать картинку на нем труднее, приходится больше напрягать глаза и отвлекаться от дороги.

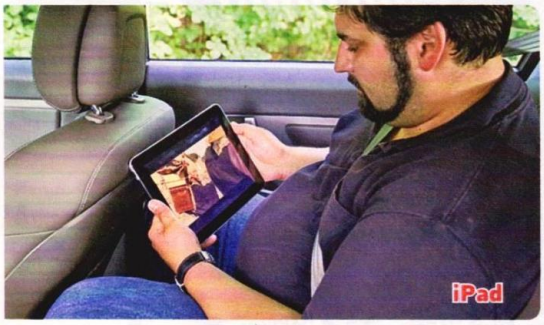
На правах рекламы

ИНТЕРНЕТ

Это очень удобно – иметь постоянный выход во Всемирную Паутину. Электронная почта, справочники, социальные сети – с помощью планшетов можно пользоваться всем этим в любой точке мира. Нужно лишь помнить, что мобильный Интернет в России все еще недешев. Поэтому внимательно отнеситесь к выбору тарифного плана. Как правило, выгоднее всего те, что изначально предназначены для 3G-модемов: плата за мегабайт трафика в таких пакетах обычно в несколько раз ниже, чем на обычной, «разговорной» сим-карте.

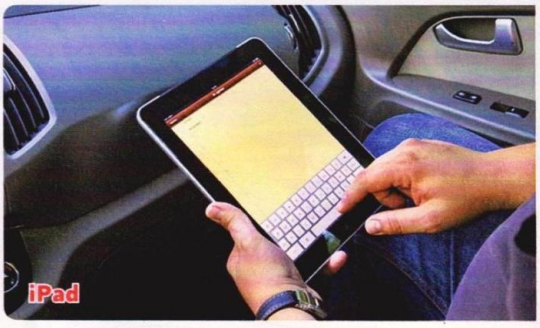
РАЗВЛЕЧЕНИЯ

Ваши пассажиры захотели развлечься? Можно посвятить час-другой играм, которых для планшетов создано уже немало. Или посмотреть любимый фильм, да еще и в отличном цифровом качестве. Отрадно, что не придется заботиться о подзарядке аппарата – современные компьютеры способны работать целый день даже при немалой нагрузке. А чтобы посторонние звуки не отвлекали водителя от дороги, в планшетниках предусмотрены стандартные 3,5-миллиметровые разъемы для наушников. Не стоит беспокоиться и о качестве изображения: у обоих приборов яркие экраны и мощные графические ускорители. Но смотреть кино на iPad, у которого экран больше, конечно, намного удобнее.



РАБОТА

Как правило, обладатели планшетов – люди деловые. А значит, у них хоть иногда да возникает необходимость отправлять письма, делать заметки, напоминания. На маленьком HTC подобная работа организуется неожиданно удобно. Секрет в том, что на его виртуальной клавиатуре кнопки занимают почти половину экрана. Добавим сюда отличную чувствительность к касаниям и специальный стилус для ввода рукописных заметок – и получим воистину универсального делового помощника. Экран iPad приспособлен к офисной работе не хуже – его клавиатура удобна и отзывчива, несмотря на меньший размер (особого дискомфорта эта особенность не доставляет).



РЕДУКЦИОННЫЕ КЛАПАНЫ

Ремонтные комплекты для топливопроводов моделей ГАЗ и УАЗ изготовлены предприятием PEKAR по спецификациям заводов-изготовителей автомобилей. Клапаны стоимостью около **350 руб.** соответствуют требованиям стандартов Евро-2 и Евро-3, а вскоре появятся и соответствующие Евро-4. Изделия обладают повышенным ресурсом, проходят 100-процентный контроль и рекомендованы станциями технического обслуживания.

ПЛАВКИЕ ПРЕДОХРАНИТЕЛИ

Изделия AFU-M-02 и AFU-S-03 компании AirLine претерпели изменения: плавкая вставка теперь цинковая, а не алюминиевая. Это сделано ради лучшей безопасности – были случаи, когда предохранители на 15 А выдерживали заметно больший ток. На упаковке таких предохранителей на оборотной стороне нанесен символ *Zn*. Стоимость набора – **15 руб.**

ШАРОВЫЕ ОПОРЫ

Верхние и нижние шаровые опоры для моделей ВАЗ сделаны под брендом «За рулем» на современном оборудовании. Шаровой палец изготавливается методом холодной объемной штамповки и проходит двойную термообработку, имеет антикоррозионное цинковое покрытие в зоне контакта с внешней средой. Защитный чехол с оцинкованным фланцем выполнен из эластичной и морозоустойчивой резиновой смеси, отлично переносящей контакт и с нефтепродуктами. У шаровых опор «За рулем» значительный запас прочности, они хорошо защищены от пыли и влаги, бесшумны, проходят многоуровневый контроль качества. Цена – **220–350 руб.** (в зависимости от модели).

АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ

Exide Micro-Hybrid AGM стоит дорого – **5200 руб.**, но этот расход оправдан для автомобилей, оснащенных системой «старт-стоп», что подразумевает частые пуски двигателя. Срок службы такой батареи втрое больше, чем у обычной, а пусковой ток на 30% выше. Новинка подойдет и для обычных автомобилей, особенно при установке дополнительных потребителей энергии – лебедки или мощной аудиосистемы.

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

Марка Hankook хорошо известна в России шинами, но это не единственный продукт южнокорейской фирмы. На наш рынок выходят тормозные колодки Hankook Frixa, отличающиеся высоким коэффициентом трения (0,40–0,65) и низким (менее 70 дБ) уровнем шума. Во фрикционной смеси металл заменен волокнами кевлара и гексатинатом калия.

В результате дольше (по данным НАМИ, вдвое!) сохраняются тормозные диски, не образуется черный налет на колесах.

НАТЯЖНЫЕ РОЛИКИ

Итальянская компания Trialli начала поставки комплектов натяжных роликов ремней генератора и кондиционера, а также ремня ГРМ для автомобилей семейств ВАЗ-2110–2112 и 2170–2172. Первый комплект обозначается как СМ 170 (каталожный номер 2110-1041056), второй – СМ 712 (номера по каталогу 2112-1006135 и 2112-1006120). Ролики не требуют обслуживания, обладают минимальной инерционностью, обеспечивают оптимальное сцепление с ремнем, гарантируя ему долгий срок службы.

Ориентировочная цена комплекта СМ 170 составляет **190 руб.**, СМ 712 – **390 руб.**

САБВУФЕР

Новая линейка американской компании Phoenix Gold R3 состоит из 10- и 12-дюймовых сабвуферов. Каждый доступен с катушками сопротивлением 2 × 2 и 2 × 4 Ом. Сабвуферы рассчитаны на мощность до 400 Вт. Из конструктивных особенностей стоит отметить вентилируемую звуковую катушку на сердечнике из титаноалюминиевого сплава, длинноходный подвес из бутилкаучука, корзину с антирезонансным покрытием, пылезащитный алюминиевый колпачок. Динамики оптимизированы для работы в компактных закрытых или фазоинверторных ящиках. Десятидюймовая модель стоит от **4500 руб.**

УСИЛИТЕЛЬ МОЩНОСТИ

Серия усилителей X-Power от Alpine пополнилась еще одной моделью: MRX-V60. Она выполнена по пятиканальной схеме, причем четыре канала имеют мощность по 50 Вт, а один – 300 Вт. Усилитель компактен, но, тем не менее, обеспечивает отличное звучание с минимумом шумов и искажений. Оснащен входами высокого уровня, позволяющими использовать его с головными устройствами без линейных выходов. И еще одна особенность: включается усилитель автоматически при появлении сигнала на входе! Обойдется в **15 000 руб.**

МАССАЖНАЯ НАКИДКА

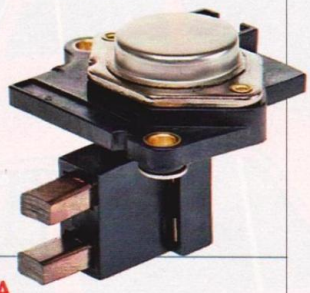
ВКР-300-2EU компании Homedics – это накидка на кресло, предназначенная для быстрого снятия напряжения и усталости в зоне спины, плеч и шеи. Оснащена десятью вибромоторчиками и функцией подогрева, повышающей эффективность работы. Управление программами осуществляется с пульта, питание подается либо от автомобильной розетки, либо от сети 220 В через входящий в комплект адаптер. Цена **2500 руб.**

ПЯТНОВЫВОДИТЕЛЬ

Пятновыводитель Sapfire быстро и эффективного удаляет трудновыводимые следы от вина, кофе, кетчупа, йода, губной помады, сажи, ржавчины, крови, чернил, масла, жира и т. д. с различных текстильных элементов интерьера, не нарушая структуру ткани. Пятновыводитель выпускают в виде аэрозольного баллончика на 100 мл (цена **70 руб.**) или как миниатюрный «карандаш» (**120 руб.**) объемом 35 мл.

РЕГУЛЯТОРЫ НАПРЯЖЕНИЯ

«СтартВОЛЬТ» VRR 0108 и VRR 0110 предназначены для генераторов вазовских моделей 2104–2107, 2108–21099, 2110–2112, 2170–2172. Их главная особенность – цифровой принцип работы, реализованный на МОП-транзисторах. Он обеспечивает отсутствие потерь мощности и стабильное напряжение (допустимый интервал 14,2–14,6 В). Щетки регулятора выполнены из износостойкого бронзографитового сплава. Цена **310 руб.** Данные регуляторы можно применять в составе генераторов производства как «СтартВОЛЬТа», так и завода КЗАТЭ.



СТОЙКА АМОРТИЗАТОРА

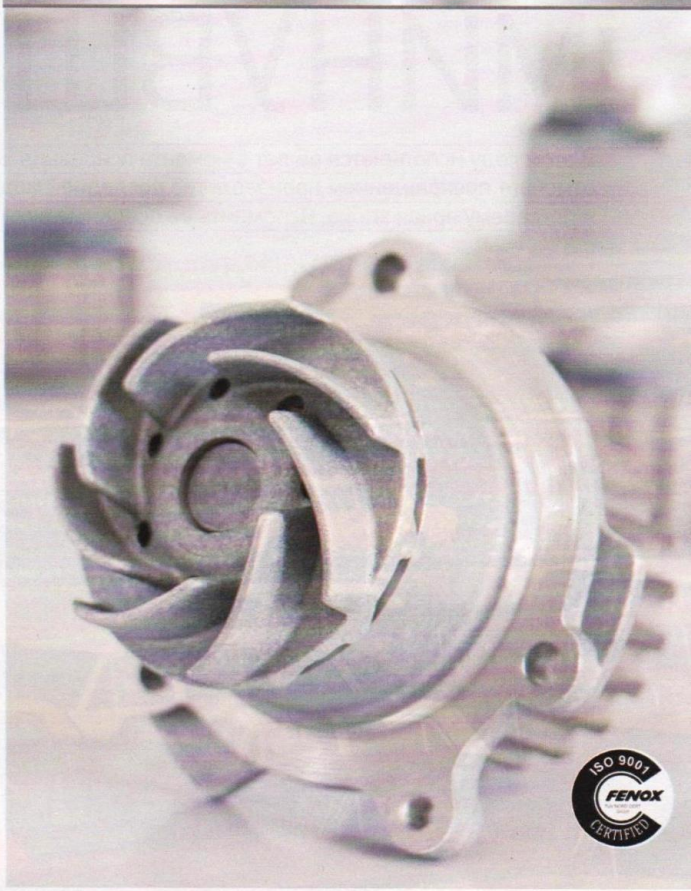
ООО «РусАм» предлагает гидропневматическую стойку Damp для передней подвески ВАЗ-2170–2172. Она изготовлена по современным технологиям с применением комплектующих от известных мировых производителей, таких как Freudenberg, Simrit, Addinol.

Постоянный контроль качества узлов, компонентов и амортизатора в целом производится с использованием комплекса испытательных стендов.

В итоге амортизаторы ценой **2050 руб.** соответствуют жестким мировым стандартам.

На правах рекламы

FENOX® Automotive Components



НАСОСЫ ВОДЯНЫЕ FENOX

1 3-SuperG

Трехуровневая система герметичности «3 – SuperG», обеспечивающая исключительно высокую герметичность и рабочий ресурс.

2 Multi Blade Rotor System

Многолопастная крыльчатка с системой реверсивных лопаток MBI в сочетании с усиленными скоростными подшипниками HRB-5 обеспечивает стабильную работу насоса на повышенных оборотах двигателя и при динамических нагрузках.

3 Anti Shock

Система подбора материалов и комплектующих Anti Shock гарантирует защиту от эффекта термошока при резких изменениях температуры.

4 Carbon/Ceramic

Износостойкое карбоно-керамическое уплотнение Carbon/Ceramic исключает появление утечки охлаждающей жидкости в месте соединения насоса с подшипником.

Насосы водяные FENOX применяются для автомобилей отечественного и зарубежного производства.

Насосы водяные Радиаторы охлаждения Радиаторы отопления Термостаты Датчики

Система охлаждения FENOX

FCS

СИМВОЛ МИНУВШЕГО ВЕКА

В этом году исполняется 45 лет с момента основания Волжского автомобильного завода. Эту дату он отмечает прекращением производства последней модели классической компоновки. Закончилась длинная и по-своему яркая эпоха. Вспомнить ее основные вехи взялся **Сергей Канунников**.

РОЖДЕНИЕ

Идея строительства небывалого по масштабам автомобильного завода родилась на самом верху. Ее инициатором был председатель Совета министров СССР А.Н. Косыгин, которого поддержал сам Брежнев. В стране росло количество не обеспеченных товарами денег, и массовый автомобиль мог стать необходимой палочкой-выручалочкой: граждане охотно отдали бы за него свои накопления. Кроме того, современный, имеющий спрос за рубежом автомобиль должен был поправить экспортные позиции страны, которая больше покупала за валюту, нежели продавала.

Поиски партнеров вели без лишней огласки. К этой деятельности привлекли даже КГБ, в частности Л. Колосова – корреспондента «Известий» в Италии, а по совместительству сотрудника всесильного комитета. Выбор пал на концерн ФИАТ – он предложил самые выгодные условия. В Италии с ее традиционно сильным левым движением в это время шла всеобщая забастовка, и контракт с Советами сильно помог выправить финансовое положение концерна. В СССР учли, конечно, и то, что в 1966-м ФИАТ-124 стал автомобилем года в Европе.

Генеральное соглашение было подписано 8 августа того же года в Москве. Подписи под документами поставили глава ФИАТа Витторио Валетта и министр автомобильной промышленности СССР А.М. Тарасов. Завод решили возвести на берегу Волги (наличие реки решало многие транспортные проблемы), в молодом городе Тольятти. Раньше здесь находился частично затопленный после возведения ГЭС Ставрополь-на-Волге – но город при автогиганте строился практически заново. Одной из причин выбора площадки как раз и было наличие мощных строительных организаций.

Вскоре в СССР привезли несколько автомобилей ФИАТ-124, которые пошли на всесторонние испытания. Их гоняли по всей стране, от Крыма до Воркуты, куда, разумеется, доставляли по железной дороге. Работы вели и на не до конца отстроенном Дмитровском полигоне. В результате стал рождаться ФИАТ-124R (R значит Russia), заметно отличающийся от стандартного «итальянца».

КОНСТРУКЦИЯ

Внешне ВАЗ-2101 отличался от ФИАТа лишь более массивными клыками бамперов, утопленными ручками дверей и, разумеется, эмблемами. Но по начинке советский автомобиль был во многом другим.

ФИАТ-124 и в середине 1960-х техническим откровением не стал. Классическая компоновка, зависимая подвеска задних колес, четырехступенчатая коробка передач – ничем не лучше большинства конкурентов. Двигатель с нижним расположением распредвала также был в русле привычных для массового автомобиля тех лет тенденций. Но мотор ВАЗ-2101, хоть и сохранил рабочий объем фиатовского двигателя, получил иное межцентровое расстояние и верхний распредвал в головке блока – на этом новшестве как раз настояла советская делегация, посетившая итальянские заводы и отметившая, что ФИАТ активно разрабатывает моторы с верхними валами.

Оно, это новшество, потом сильно аукнется на репутации вазовских машин, когда распредвалы станут массово выходить из строя, – проблему решат далеко не через один год. А пока конструкцию 124-го активно перерабатывают под суровый советский быт. Условия эксплуатации машины предполагались жесткими, поэтому диаметр накладок диска сцепления увеличили со 182 до 220 мм, переработали коробку передач, изменили заднюю подвеску, «вынув» амортизаторы из пружин – для облегчения их последующей замены.

Отказались от дисковых тормозов сзади, поскольку на дорогах советской глубинки они сильно загрязнялись и быстро изнашивались.

Советская делегация осматривает модельный ряд ФИАТ, 1966 год.

Кстати, позже и ФИАТ на потомках 124-го вернулся к задним барабанным тормозам. Усилили шаровые опоры, пружины, во многих местах – кузов. В переднем бампере появилось отверстие под заводную ручку (от него вновь отказались начиная с ВАЗ-2105), а под обоими бамперами – буксирные проушины.

В 1970-е ВАЗ-2101 и его последователи были вполне конкурентоспособны даже на западноевропейском рынке. Ведь, в принципе, покупатели получали хорошо известный ФИАТ по заметно более низкой цене – демпинг был основой успеха советских машин с самых первых лет экспорта за рубеж. В социалистических странах «Жигули» вообще были дефицитом – скажем, в ГДР для получения заветной машины надо было стоять в очереди более десяти лет.

Очень многое из новинок автомобильной техники в СССР впервые массово появилось именно на «Жигулях». До ВАЗ-2101 дисковые тормоза устанавливали только на легковые ЗИЛы. В 1972-м на ВАЗ-2103 поставили вакуумный усилитель тормозов, тахометр,

1966

В Италии дебютировал и стал автомобилем года ФИАТ-124. Итальянцы подписали генеральное соглашение с Министерством автомобильной промышленности СССР.

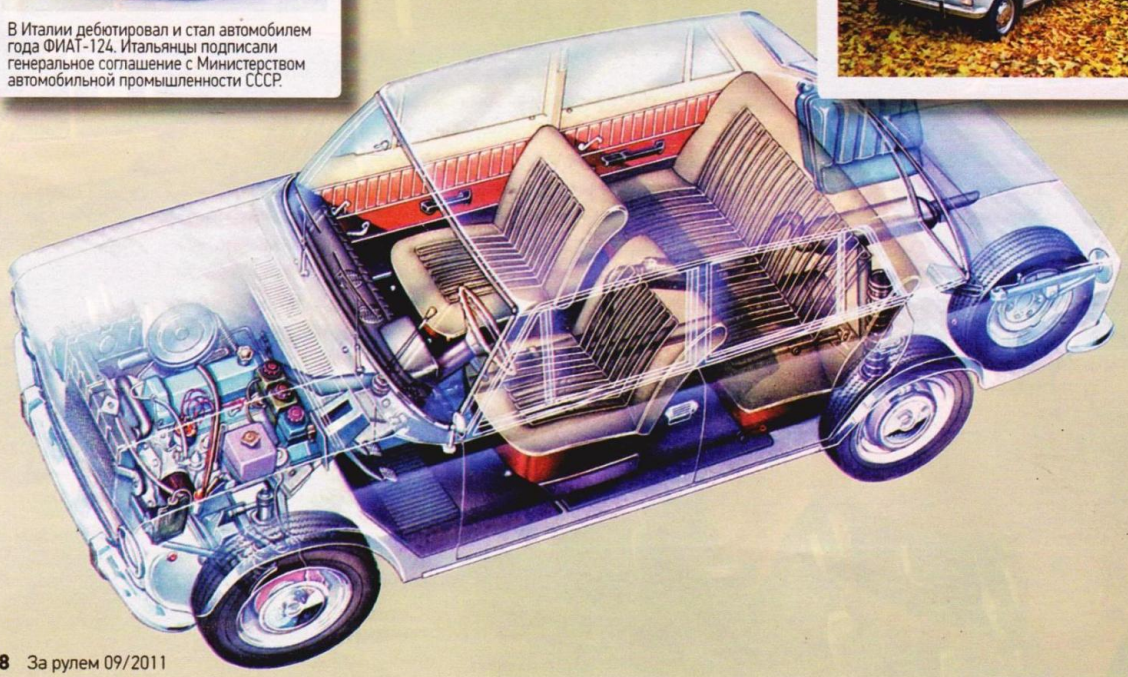
1967

Начало строительства Волжского автомобильного завода, испытания ФИАТ-124 в СССР.

1970

Старт производства ВАЗ-2101: двигатель 1,2 л, 64 л.с., скорость 142 км/ч.

В начале 1970-х ВАЗ-2101 был вполне современным автомобилем: дисковые тормоза спереди, пружинная задняя подвеска, верхневальный двигатель.



вакуумный усилитель тормозов, тахометр, электрические часы. В 1975-м на «шестерке» появились подголовники передних сидений. В 1980-м на ВАЗ-2105 – первых «Жигулях» с полностью новыми (кроме крыши) панелями кузова – двигатель с ременным приводом ГРМ, блок-фары, совмещенные с габаритными фонарями и указателями поворотов. Двумя годами позже появился ВАЗ-2107 с анатомическими сиденьями, снабженными встроенными подголовниками.

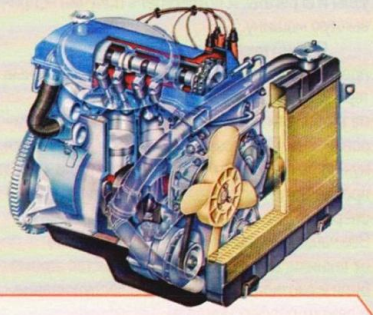
Старт производства ВАЗ-2102: двигатель 1,2 л, 64 л.с., скорость 139 км/ч.

Помимо базового мотора объемом 1,2 л, позднее выпускали версии 1,3; 1,5 и 1,6 л, различающиеся диаметром и ходом поршня. В 1980-е годы на «Жигулях» появилась пятиступенчатая коробка передач. ВАЗ первым в СССР, пусть и мелкосерийно, стал выпускать модификации с моновпрыском (ВАЗ-21073) и с дизелем (ВАЗ-21045).

Но к концу второго десятилетия производства «лады» на фоне одноклассников выглядели уже пришельцами из давней эпохи. Салон тесный, мощность мотора мала, тормоза слабые. Карбюраторные двигатели не соответствовали ужесточающимся экологическим нормам. Все это усугублялось снижением качества комплектующих и сборки.

Последняя «Лада-2107» (имя «Жигули» тихо вышло из обихода), производство которой в Тольятти было прекращено этим летом (впрочем, ее, как и ВАЗ-2104, еще будут пару лет собирать в Ижевске), сохранила основные черты далеких предков. Главное отличие – впрысковой мотор мощностью 73 л.с. при 5300 об/мин (карбюраторная версия развивала 77 л.с. при 5600 об/мин), соответствующий нормам Евро-3. Во всем остальном это была уже не та модель, на владельцев которой менее удачливые граждане в начале 1980-х смотрели, завистливо вздыхая. Во время постперестроечных модернизаций и оптимизаций ее постепенно упрощали. В последние годы различия между пятой и седьмой моделями сводились в основном лишь к внешнему оформлению.

Мотор ВАЗ-2101 заметно отличался от фиатовского и довольно долго считался надежным и неприхотливым.



1971

1972

Старт производства ВАЗ-2103: 1,5 л, 77 л.с., 152 км/ч, вакуумный усилитель тормозов, тахометр.

Миллионный автомобиль – ВАЗ-2103.

1973

МОДИФИКАЦИИ, ПРОТОТИПЫ, РЕДКОСТИ

Кроме основных моделей выпускали множество модификаций с различными комбинациями двигателей и кузовов. Это разнообразие объяснялось прежде всего специфическими требованиями зарубежных рынков, где покупатель требовал предложения различных двигателей даже в бюджетном классе.

Три прототипа универсала с деталями ВАЗ-2103 построили в 1976-м.

Вариант модернизации ВАЗ-2101, предложенный в 1974-м фирмой «Порше». Вместо него появился ВАЗ-2105.

Кроме того, в небольших количествах производили ВАЗ-21073 с центральным впрыском топлива, машины с роторными двигателями (в основном для милиции и спецслужб), ВАЗ-21045 с 53-сильным дизелем. На экспорт поставляли автомобили и с правым рулем, у которых из-за изменения развесовки (технический курьез!) были усилены передние правые пружины. Заметных доработок требовал канадский рынок – многие помнят «шестерки» со специально разработанными массивными бамперами на газонаполненных амортизаторах.

В 1990-е годы под маркой ВИС («ВАЗинтерСервис») начали производство грузовиков на базе ВАЗ-2105, позднее – 2107; любопытную комбинацию из «пятерки» и собственного «каблучка» на базе «Оды» строил Ижевский автозавод.

Так называемый ВАЗ-2106 «Турист» со встроенной в кузов палаткой изготовили в единственном экземпляре.

Праворульные «Жигули» поставляли и в Великобританию.

ВЕЛИКАЯ ИТАЛЬЯНСКАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

Никаких преувеличений! «Жигули» действительно стали поводом для серьезных преобразований в советской промышленности да и всей жизни.

Еще на стадии подготовки производства на основном заводе и у смежников пришлось поменять некоторые ГОСТы. Прежние не обеспечивали должной точности и качества комплектующих, требуемых итальянской технологией. Заводы СССР освоили современные узлы и агрегаты. А потребитель получил непривычную машину.

Легкий пуск, быстрый и эффективный прогрев салона. Отменная динамика и сильные тормоза. И, главное, надежность! Машины не требовали постоянно подтягивания, регулировки, смазки. Первые годы жизни автомобиля нужно было, по сути, лишь менять масло, иногда производить несложные профилактические операции. Это создало новый тип владельцев. Все чаще ими становились люди далекие от техники, не вдающиеся в устройство автомобиля и охотно доверяющие его обслуживание и ремонт профессионалам.

Парк личных автомобилей рос с невиданной для страны скоростью. А вместе с ним и проблемы. В больших городах появился дефицит стоянок и гаражей (с нынешним, правда, не сравнить). Вспомните «Гараж» Эльдара Рязанова: какие страсти бушевали между желавшими получить дом для отнюдь не дешевого, но по-прежнему дефицитного автомобиля. Комедийный фильм не так далек от жизни, как кажется!

«Жигули» способствовали развитию сети АЗС и СТО. Но рост парка все равно обгонял возможности последних. Машины-то старели, но вовсе не отправлялись на автомобильные кладбища, как первоначально планировалось. Официальный срок службы «Жигулей» составлял семь лет. Но их ремонтировали, меняя всё – от рычагов подвески и двигателя до крыльев и лонжеронов. Такого спроса на запчасти плановая экономика абсолютно не предусмотрела. А тут еще и качество комплектующих стало падать. Даже далекие от техники владельцы озабоченно повторяли малопонятные термины: сайлент-блоки, трамблер, вкладыши, колпачки, распредвал. Последний стал любимой темой рубежа 1980-х, когда в результате «рационализации» производства деталь стала выходить из строя даже на почти новых автомобилях.

Запчасти становились все большим дефицитом, а знакомство на автосервисе – мечтой сотен тысяч советских автолюбителей, по крайней мере тех, кто не мог самостоятельно менять, регулировать, тем более варить и красить.

Потом, уже в перестроечные времена, дефицит запасных частей стали компенсировать растущие быстрее грибов кооперативы. Но те детали многие по сей день вспоминают с содроганием. Начиналась новая революция, в которой у «Жигулей» была уже отнюдь не главная роль....

Старт производства ВАЗ-2106: 1,6 л, 80 л.с. Двухмиллионный автомобиль – ВАЗ-21011.

1974

Старт производства ВАЗ-21011: 1,3 л, 69 л.с., 145 км/ч.

1975

1976

Трехмиллионный автомобиль – ВАЗ-2106.

РОДСТВЕННИКИ ЗА ГРАНИЦЕЙ

В Италии до 1974 года ФИАТ-124 в разных вариантах (в том числе с 70-сильным верхневальным мотором, который ставили на версию «124 Спечиале» – аналог ВАЗ-2103), выпустили тиражом более 1,5 млн. экземпляров. До 1972-го производили ФИАТ-125 – модель, внешне напоминающую 124-й, но построенную на платформе старого семейства 1300/1500 с рессорной задней подвеской и увеличенной колесной базой. Последний потомок семейства – ФИАТ-131, отдаленно похожий на ВАЗ-2105, но с передней подвеской типа «Мак-Ферсон», строили до 1984 года.

СЕАТ-124, Испания.

Реклама «Жигулей» из французского журнала начала 1970-х.

Под маркой СЕАТ аналоги наших «Жигулей» выпускали в Испании. На Пиренеях построили около 900 000 машин модели 124 и ее дальнейшей разновидности 1430.

Примерно 1,5 млн. ФИАТов модели 125 сделали по лицензии в Польше. Выпуск продолжали до 1980 года. Еще дольше строили «Полонез», с которым 125-й поделился многими узлами.

Версии 124-го производили также в Южной Корее (фирма «Киа»), Аргентине, Болгарии, Индии («Премьер-118») и Турции. В последней также делали вариации на тему 131-х, разные версии носили имена «Тофаш-Мюрат», «Серче», «Шахин», «Доган», «Карталь». Строили их до середины 1990-х.

1980

Старт производства ВАЗ-2105: 1,3 л, 69 л.с., первые в СССР блок-фары. Испытания дизельного ВАЗ-21055.

1981

Шестимиллионный автомобиль – ВАЗ-2105. Окончание производства ВАЗ-2101. Всего было изготовлено 2 710 930 экз.

Польский «ФИАТ-125Р».

1982

Старт производства ВАЗ-2107: 1,5 л, 77 л.с., анатомические сиденья. Публичный показ ВАЗ-21018 с роторным двигателем, на «Жигули» начинают устанавливать пятиступенчатую коробку передач.

Кубинские умельцы делают из стареньких «жигулей» такие удлиненные такси.

Турецкий «Тофаш».

СПОРТ И ФИЗКУЛЬТУРА

В начале 1970-х «Жигули» вышли на трассы ралли и кольцевых гонок. Для ВАЗ-2101 с рабочим объемом 1,2 л в стране создали отдельный класс, поскольку основной спортивный автомобиль тех лет «Москвич-412» имел 1,5-литровый мотор.

Спортсмены на «жигулях» везли все более серьезные результаты. А в 1975-м С. Брундза и Л. Шувалов на ВАЗ-2103 стали абсолютными чемпионами СССР. С этого времени вазовская «классика» доминировала на отечественных трассах.

Первый международный успех пришел к «копейке» уже в 1971-м, когда на ралли «Тур Европы» тольяттинская команда завоевала серебряный кубок. Неплохо выступили заводские гонщики и в личном зачете. Самые яркие достижения 1970-х – начала 1980-х связаны с этапами Кубка Дружбы социалистических стран (альтернатива капиталистическим чемпионатам). Гонщики на «жигулях» неоднократно выигрывали кубковые ралли и кольцевые гонки.

В середине 1970-х ВАЗы неплохо показали себя и в престижных ралли, входящих в чемпионат Европы. Анатолий и Галина Козырчиковы стали 15-ми в абсолютном зачете ралли «1000 озер» в 1975-м. Годом позже С. Брундза и А. Гирдаускас заняли на ралли «Акрополис» шестое место в абсолюте и второе в своем классе. Это стало высшим достижением «Лады» в соревнованиях подобного уровня.

На «жигулях» выступали не только наши спортсмены, но и представители соцстран

«Лада-ВФТС» – спортивный автомобиль, созданный в Вильнюсе под руководством Стасиса Брундзы.

Старт ВАЗ-2104 – универсал на базе 2105. Семимиллионный автомобиль – ВАЗ-2107. Окончание производства ВАЗ-2103, изготовлено 1 304 866 экз.

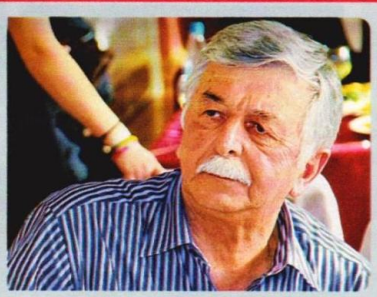
1983

Окончание производства ВАЗ-2101, изготовлено 2 710 930 экз.

1984

1985

Восьмимиллионный автомобиль – ВАЗ-2107. Окончание производства ВАЗ-2102. Изготовлено 666 989 экз.



Анатолий Михайлович АКОЕВ – в прошлом инженер-испытатель, заместитель начальника отдела испытаний, начальник отдела доводки автомобилей, затем начальник управления дорожных испытаний и доводки автомобилей. Сейчас пенсионер, но работает – создает новые методики.

«В 1967 году я работал инженером-испытателем на ГАЗе. Примерно в то же время узнал о ФИАТе-124 и решил перейти на строящийся ВАЗ, чтобы работать именно с этой машиной. Перевод дался непросто, поскольку некоторые специалисты с ГАЗа уже уехали, а больше отдавать туда людей не хотели.

Я стал инженером-испытателем ВАЗа в 1968 году, когда у завода ни одного корпуса не было, даже Автозаводского района еще не существовало – чистое поле с несколькими фундаментами. Моя первая самостоятельная работа зимой 1968–1969-го – организация и проведение сравнительных испытаний ФИАТ-124 и прототипов ВАЗ-2101, пока еще с незначительными отличиями от «итальянцев». Базировались мы в гараже горисполкома, а наша «испытательная база» – в близлежащей деревне Тимофеевка. Десяток автомобилей мы гоняли круглосуточно, в три смены, по итальянской методике Stop and go, имитируя жизнь врача: короткая поездка на непрогретом двигателе и почти часовая стоянка. На выходные «врач уезжал» на 300–350 км, двигаясь на высокой по тем временам скорости. Дороги обледенелые, а шины летние, о шипах тогда и не мечтали.

Тогда-то и поразили меня удивительные по тому времени управляемость и устойчивость автомобиля. У меня был опыт езды на «москвичах» разных моделей, «Победе», 21-й «Волге» и прототипах «двадцатьчетверки». Понравились динамика и эффективные тормоза, несмотря на отсутствие усилителя. Покорил мощный отопитель и хороший обдув стекол. В то время, когда на «москвичах» ездили с размороженными щелочками на ветровом стекле, кутаясь в теплую одежду, мы щеголяли за рулем в пиджаках, а то и в рубашках.

Анатолий Акоев (второй слева) на испытаниях первых ВАЗ-2101 на Дмитровском полигоне в 1970 году.

У ВАЗа за всю историю было три ключевых автомобиля, давших жизнь целым семействам: ВАЗ-2101, «Нива», созданная на узлах и агрегатах той же «классики», и переднеприводная «восьмерка».

К «классике» у меня особое отношение. Считаю ее уникальным для того времени предложением по соотношению цена/качество. Купить «Жигули» было непросто даже имея деньги. Да и сегодня, при огромном разнообразии выбора, «классика» пользуется спросом. Ну а в моей жизни это знаковый автомобиль, определивший мою судьбу».

«Жигули» на Гонке звезд, организованной «За рулем», – в постоянном соперничестве с «москвичами».

На правах рекламы

«Лада-1600» с кузовом модели 21011 и форсированным мотором 1,6 л на ралли «Акрополис».

и даже «дети капитализма», в основном скандинавы.

Гоночные версии «Жигулей» строил как сам ВАЗ, так и различные спортивные клубы. Из зарубежных доводчиков больше всех прославилась чехословацкая мастерская «Металлэкс».

Вершиной спортивной доработки «классики» стала «Лада-ВФТС», созданная на базе ВАЗ-2105 в Вильнюсе под руководством неоднократного чемпиона СССР Стасиса Брундзы. Ее мотор развивал 160 л.с. при 7000 об/мин и 165 Н·м при 5500 об/мин. На машины ставили 4- или 5-ступенчатую кулачковую коробку передач.

«Классика» выезжала на соревнования еще в 1990-х, ну а в любительских ралли появляется и сейчас.

1997

Старт производства ВАЗ-2106 в Сызрани и Ижевске. Читатели ЗР называют ВАЗ-2101 российским автомобилем столетия.

2000

Старт производства грузовичков ВИС.

Дебют ВАЗ-2101 на ралли «Тур Европы» 1971 года оказался удачным.

АНТИФРИЗЫ
CoolStream®
№1 НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ
КАКОЙ АНТИФРИЗ НУЖЕН ВАШЕМУ АВТОМОБИЛЮ
?
ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН
СПРОСИТЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯ,
ОН ЗНАЕТ
*по количеству автозаводов на территории России, использующих антифризы CoolStream для первоначальной заправки

«ЖИГУЛИ» И «ЗА РУЛЕМ»

Несомненно, марка ВАЗ побила все рекорды по числу упоминаний в ЗР за всю историю журнала. Уже в 1968-м обложку июньского номера украшало фото трех предсерийных машин. А осенью редакция объявила конкурс на название для нового автомобиля. Пришло 54 849 писем! Каких только имен в них не было! «Новорожец» и «Катюша», «Аргамак», «Директивец» и ВИЛ-100 (если кто забыл, в 1970-м страна широко отмечала столетие В.И. Ленина). В первую пятерку вошли: «Волжанка» (3989 писем), «Дружба» (2878), «Мечта» (2806), «Жигули» (2220) и «Лада» (1752).

С появлением «Жигулей» им в журнале уделяли особое внимание. Читатели с нетерпением ждали очередного отчета о жизни редакционной «копейки» с номером «00-55 Проба». А в постоянной рубрике «Мы едем на «Жигулях» журнал подробно описывал конструкцию и приемы обслуживания, давал советы по эксплуатации и езде на небывало динамичной для наших автолюбителей машине.

Каждая новая модель, модификация и даже модернизированный узел подробно, со схемами, чертежами и фотографиями, описывались журналом. Несколько моделей «Жигулей» после той, первой «копейки» работали в «За рулем», накручивая десятки тысяч километров по Москве и области, в дальних пробегах. Скажем, «шестерки» в 1977 году наряду с «нивами» участвовали в путешествии, повторявшем маршрут знаменитого Каракумского пробега 1933 года.

В конце XX века журнал объявил конкурс «Российский автомобиль столетия». Свое мнение высказали более 80 000 (!) читателей. Большинство признало таковым первенца ВАЗа – модель 2101, «копейку». И совершенно справедливо!

Впрочем, на этом история «Жигулей» и их жизнь на страницах ЗР не закончилась. И не закончится, пока не иссякнет интерес к самому массовому отечественному автомобильному семейству. Это наступит еще не скоро: по данным ГИБДД, на январь 2011 года в России на учете стоит 6 800 000 машин вазовского «классического» семейства. А это 20,8% численности всего российского автопарка.

В 1970–1980-х «Жигули» – основной участник всех тестов «За рулем».

Окончание производства ВАЗ-2106 в Тольятти, изготовлено 3 946 256 экз. Начало производства дизельного ВАЗ-21045.

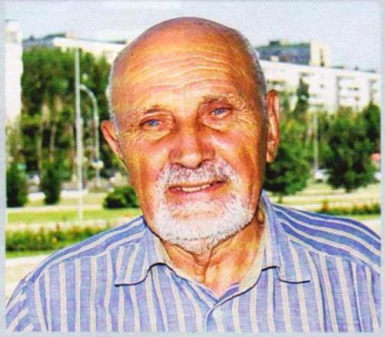
2001

2003

Перенос производства ВАЗ-21043 в Ижевск. В Тольятти изготовлено около 895 000 экз. Семейство получает серийный впрысковый мотор мощностью 73 л.с.

Окончание производства ВАЗ-2106 в Ижевске.

2006



Владимир Васильевич МИНЕНКО – в начале 1970-х начальник технического отдела механосборочного производства. Ушел с завода «по возрасту» (выражения «пенсия» не приемлет) в 1998 году. Сейчас частный предприниматель, поставляет электрокомпоненты на главный конвейер АВТОВАЗа.

«Летом 1967-го приехал в Тольятти с ГАЗа. Пыльное кукурузное поле, жаворонки в небе поют. На трех тополях, растущих совсем рядом, развешан план завода, которого еще нет. Мы, молодые начальники (в руководители среднего звена набрали ребят не старше тридцати, для директоров было ограничение – до сорока) еще не существующего предприятия, слушаем Полякова. Всё красиво излагает. И вдруг: первый автомобиль должен сойти с конвейера к 100-летию со дня рождения Ленина! Остается меньше трех лет, а здесь еще ни одного здания...

ФИАТ-124 я впервые увидел в НАМИ. Ни дать ни взять консервная банка. Хлипок больно для наших дорог. Немного позже через наш отдел пошли изменения двигателя, коробки, подвески, тормозов и других агрегатов.

В двигателе самое значительное изменение – перенос распредвала наверх – было сделано по идее главного конструктора Соловьева. Сколько из-за этого копий было сломано! Но больше запомнилась настоящая битва между ФИАТом и НАМИ из-за гильз, в которой и мы, вазовцы, принимали участие. Итальянцы настаивали, что блок цилиндров должен быть чугунным, негильзованным – «по проекту». Наши требовали ввести в него гильзы, предполагая, что отечественный «неправильный» чугун будет интенсивно изнашиваться либо изнашивать поршни и кольца. Обе стороны стояли насмерть. Возникла угроза срыва сроков. Выход нашел Поляков: он не принял ничью сторону и решил идти двумя путями параллельно. Даже закупили и смонтировали оборудование для производства гильз. Но этот участок так и остался невостребованным, поскольку металлурги смогли найти «правильный» чугун для блока и гильзы мотору не понадобились.

В общем, уже в 1969-м мы прониклись идеей автомобиля, который должен стать нашим, родным. За счет огромного количества изменений ВАЗ-2101 уже отличался от ФИАТа. Итальянский «чужак» превратился в наш автомобиль. А уж когда его начали собирать на конвейере – нас гордость стала распирать: мы создали свой Автомобиль! Собственный, да еще и с названием самым правильным – «Жигули»!

Личное, потребительское мнение о нем составил позже. В 1974-м купил ВАЗ-2103. Современная, красивая, очень удобная, надежная машина. За семь лет пробежала 80 тысяч километров – ни одной поломки. Во времена Полякова за проблемы качества «штаны снимали», потому ничего не ломалось».

2010

Окончание производства ВАЗ-2105. Изготовлено около 2 090 000 экз.

Окончание производства ВАЗ-2107 в Тольятти. Изготовлено приблизительно 2 870 000 экз. Выпуск передан в Ижевск.

2011

Читатели «За рулем» признали ВАЗ-2101 российским автомобилем столетия.

На правах рекламы

АНТИФРИЗЫ
CoolStream®
№1 НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ

ЕДИНСТВЕННЫЙ КРИТЕРИЙ КАЧЕСТВА АНТИФРИЗА – ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДОПУСК АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОПУСКИ И ОДОБРЕНИЯ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ:

325.3

324 Typ SNF

MTL 5048

GM 6277M

ТАГаз MS 591-08

9.55523

128 6083/002

WSS-M97B44-D

TTM 5.97.1172-2005

ОТ 37.104.17.4772-2006

СА-2006-16

пис. №692

пис. 130-21/525

пис. 53-13/58

тех. отчет №121/05

пис. №10-11/765

пис. №02-27/30-3076

CoolStream*
ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА
*[КулСтрим]
www.cool-stream.ru
ПРОФЕССИОНАЛЬНО ОБ ОХЛАЖДАЮЩИХ ЖИДКОСТЯХ

* по количеству автозаводов на территории России, использующих антифризы CoolStream для первоначальной заправки

ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

ПАТРИОТИЧЕСКИЙ МАРШ

В конце нынешнего года внедорожники Ульяновского автозавода должны претерпеть ряд серьезных изменений. Мы постарались заранее выяснить, чем обновленный «Патриот» будет отличаться от сегодняшней машины. **Игорь Моржаретто**, **Георгий Садков** (фото).

С одной стороны, вроде бы волноваться не о чем: продажи УАЗов стабильно растут. Итоги первого полугодия 2011 года: было продано 27 650 внедорожников, в том числе на экспорт – 3439 (за первые шесть месяцев 2010-го – 20 650 штук, рост 34%). С другой стороны, даже в этой вроде бы узкой нише недорогих полноценных внедорожников имеется достаточно серьезная конкуренция. Да и требования потребителей год от года растут. Им уже мало только ломовой проходимости – подавай еще и надежность, и безопасность, и комфорт... Как раз у покупателей «уазиков» накопилось немало претензий. Традиционных почитателей марки в основном устраивает спартанский салон «Хантера» и возможность самостоятельно заниматься ремонтом машины в гараже. Но надо же привлекать и новых покупателей, а у них иные требования к качеству автомобиля.

ЭТО БУДЕТ ЗАВТРА

Главное визуальное отличие модели 2012 года – новые, более удобные боковые зеркала заднего вида. Естественно, с электрорегулировкой и обогревом. Кроме того, в списке заводских опций появятся тягово-сцепное устройство и парктроник, который большому автомобилю совсем не помешает. А покупатели пикапа теперь смогут заказать жесткий верх для платформы – его установят прямо на заводе. Существенные перемены произойдут и в интерьере. Например, клавиши стеклоподъемников переедут с тоннеля на двери. Грядут и другие изменения, но их пока держат в секрете – новый салон обещают показать в октябре-ноябре.

Под капотом со следующего года пропишутся два новых двигателя ЗМЗ, оба собственной разработки и соответствуют Евро-4.

Бензиновый ЗМЗ-40905 рабочим объемом 2,7 л выдает мощность 128 л.с. при 4400 об/мин, крутящий момент – 217,6 Н·м при 2500 об/мин.

Максимальная скорость «Патриота» с таким двигателем достигнет 150 км/ч.

Новые зеркала с электрорегулировками и обогревом.

Парктроник станут устанавливать прямо на конвейере.

По желанию покупателя тягово-сцепное устройство также поставят на автомобиль сразу на заводе.

Дмитрий ПРИШВИН, исполнительный директор Ульяновского автозавода: «Мы ныне работаем в тесной связке с теми, кто продает нашу продукцию. В прошлом мы создали несколько интересных моделей, которые, к сожалению, не пошли. Теперь занимаемся только тем продуктом, который востребован рынком».

Дизельный ЗМЗ-51432 (2,24 л) оснастят прямым впрыском Common Rail и турбокомпрессором фирмы «Гарретт». Его мощность 110 л.с. при 3800 об/мин.; крутящий момент 270 Н·м при 3800 об/мин.

На цене «Патриота», как обещают, эти перемены почти не скажутся, ведь здесь главная задача – не выйти за пределы разумных для бюджетного автомобиля ценовых рамок.

Кстати, УАЗ не так давно продлил срок гарантии на отдельные модели до трех лет. Серьезная заявка.

ПЛАНЫ НА ПОСЛЕЗАВТРА

На заводе не скрывают, в каком направлении будет совершенствоваться «Патриот». Через год на нем появится абсолютно новая раздаточная коробка фирмы «Даймос». Впервые отечественная модель получит ветровое стекло с электрообогревом. Пройдет очередной этап модернизации интерьера – изменится тоннель пола. Автомобиль станет более стильным за счет новых дисков. А к 2014 году уже в базе будут подушки безопасности.

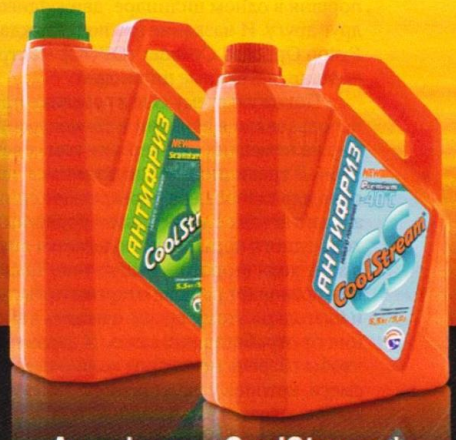
– Мы не собираемся отказываться от концепции полноценного внедорожника, ведь именно за это покупатели любят и ценят наши машины, – объясняет Дмитрий Пришвин, исполнительный директор ОАО «Ульяновский автомобильный завод» и ОАО «Заволжский моторный завод». – В перспективе, к примеру, на части моделей внедрим переднюю независимую подвеску. Часть разработок мы проводим сами, но параллельно встречаемся и с потенциальными партнерами – многие узлы выгодно конструировать в кооперации. Зачем изобретать велосипед, тратить силы, время и средства на то, что уже есть у других компаний?

Через три года «Патриот» ждет серьезный рестайлинг – в соответствии с современными требованиями и тенденциями.

– Наша первоочередная задача – повышение качества выпускаемых автомобилей, – считает Пришвин. – Если поставить рядом «Патриот» 2007 года, скажем, и 2011-го – согласитесь, совсем разные машины. И это далеко не предел. ЗР

На правах рекламы

АНТИФРИЗЫ CoolStream®
№1 НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ
ЕДИНСТВЕННЫЙ КРИТЕРИЙ ВЫБОРА АНТИФРИЗА – ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДОПУСК АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯ



Антифризы CoolStream*
ЗАПРАВЛЯЮТСЯ НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ:

WSS-M97B44-D Форд г. Всеволожск
41-01-001/SType D Автофрамос г. Москва
GM 6277M Автотор г. Калининград
MS 591-08 ТАГаЗ г. Ростов-на-Дону
128 6083/002 Вольво Восток г. Калуга
9.55523 Sollers г. Елабуга
B 71 5110 PSA г. Калуга
пис. 130-21/525 МАЗ г. Минск
СА-2006-16 ГАЗ г. Нижний Новгород
01.37.104-17.4772-2006 КАМАЗ г. Н. Челны
пис. 53-13/58 ПАЗ г. Павлово
пис. №692 ЛиАЗ г. Ликино-Дулево

ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

CoolStream*
В ТВОЕЙ МАШИНЕ
*[КулСтрим]
www.cool-stream.ru
ПРОФЕССИОНАЛЬНО ОБ ОХЛАЖДАЮЩИХ ЖИДКОСТЯХ

*по количеству автозаводов на территории России, использующих антифризы CoolStream для первоначальной заправки

ЧУВСТВО ТАКТА

Умы изобретателей неустанно рождают альтернативные конструкции традиционных агрегатов. Чаще всего это один из главных узлов автомобиля – двигатель. Реальность от утопии отделял **Кирилл Милешкин**.

ВСТРЕЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Особенность двухтактного дизеля профессора Питера Хофбауэра, посвятившего 20 лет своей жизни работе в концерне «Фольксваген», – два поршня в одном цилиндре, движущиеся навстречу друг другу. И название это подтверждает: Opposed Piston Opposed Cylinder (OPOC) – встречные поршни, встречные цилиндры.

Похожую схему еще в середине прошлого века использовали в авиации и танкостроении, например на немецких «юнкерсах» или советском танке Т-64. В традиционном двухтактном двигателе оба окна для газообмена перекрывает один поршень, а в двигателях с встречными поршнями в зоне хода одного поршня располагается впускное окно, в зоне хода второго – выпускное. Такая конструкция позволяет раньше открывать выпускное окно и благодаря этому лучше очищать камеру сгорания от отработавших газов. И заранее закрывать, чтобы сберечь некоторое количество рабочей смеси, которое у двухтактного двигателя обычно выбрасывается в выхлопную трубу.

В чем же изюминка конструкции профессора? В центральном (между цилиндрами) расположении коленвала, обслуживающего сразу все поршни. Это решение привело к довольно замысловатой конструкции шатунов. Их по паре на каждой шейке коленвала, причем на внешние поршни приходится по паре шатунов, расположенных по обе стороны цилиндра. Это схема позволила обойтись одним коленвалом (у прежних моторов их было два, размещенных по краям двигателя) и сделать компактный, легкий агрегат.

В четырехтактных двигателях циркуляцию воздуха в цилиндре обеспечивает сам поршень, в моторе OPOC – турбонаддув. Для лучшей эффективности быстро разогнать турбину помогает электромотор, который в определенных режимах становится генератором и рекуперирует энергию.

Опытный образец, сделанный для армии без оглядки на экологические нормы, при массе 134 кг развивает 325 л.с. Подготовлен и гражданский вариант – с примерно на сотню сил меньшей отдачей. Как заявляет создатель, в зависимости от исполнения мотор OPOC на 30–50% легче прочих дизелей сравнимой мощности и в два – четыре раза компактнее. Даже по ширине (это самое внушительное габаритное измерение) OPOC лишь вдвое превосходит один из самых компактных автомобильных агрегатов в мире – двухцилиндровый фиатовский «Твинэйр».

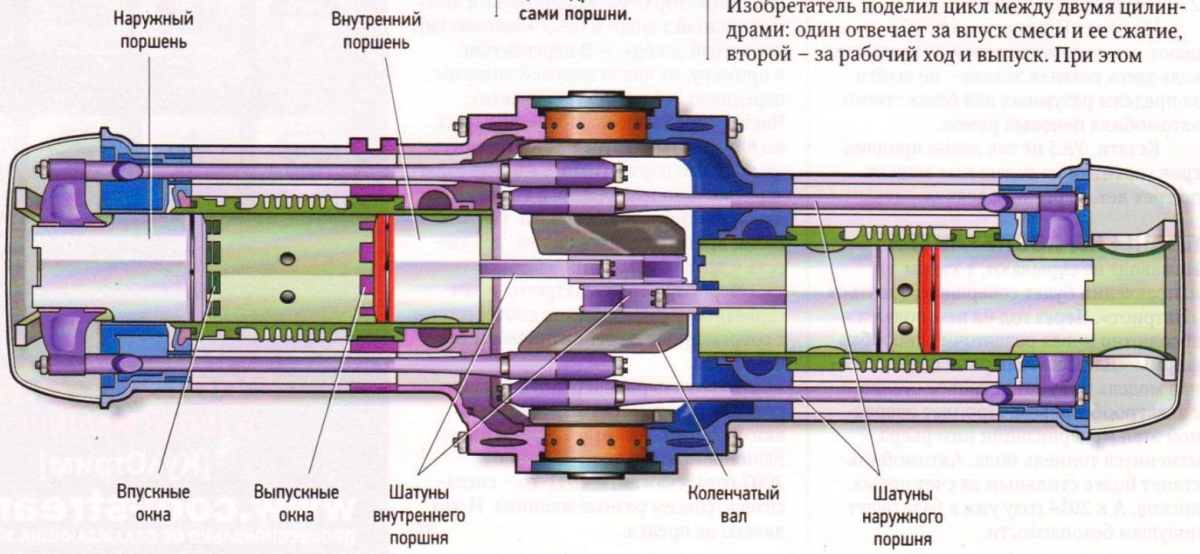
Мотор OPOC – образец модульной конструкции: двухцилиндровые блоки можно компоновать в многоцилиндровые агрегаты, соединяя их электромагнитными муфтами. Когда полная мощность не требуется, для экономии топлива один или несколько модулей могут отключаться. В отличие от обычных двигателей с отключаемыми цилиндрами, где коленвал шевелит даже «отдыхающие» поршни, механических потерь можно избежать.

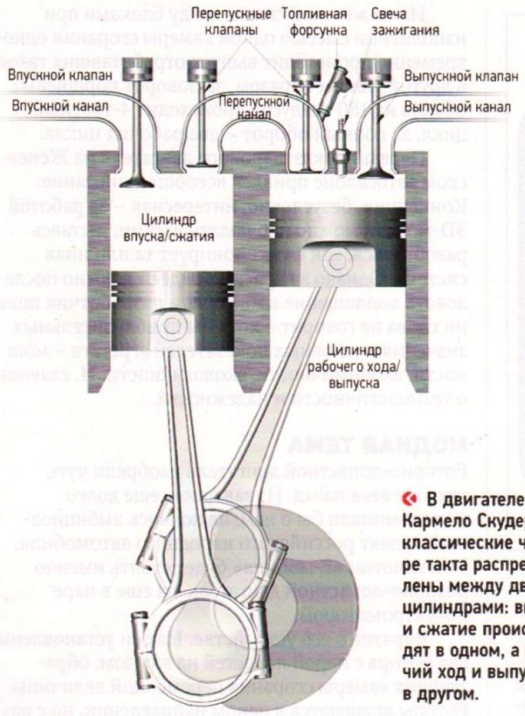
Интересно, а как обстоят дела с топливной экономичностью и вредными выбросами? Разработчик предпочитает обходить этот вопрос молчанием. Понятное дело – тут позиции двухтактников традиционно слабы.

РАЗДЕЛЬНОЕ ПИТАНИЕ

Еще один пример ухода от традиционных догм. Кармело Скудери покусился на святое правило четырехтактных моторов: весь рабочий процесс должен происходить строго в одном цилиндре. Изобретатель поделил цикл между двумя цилиндрами: один отвечает за впуск смеси и ее сжатие, второй – за рабочий ход и выпуск. При этом

У OPOC единый коленвал в центре двигателя. Сделать мотор легче и компактнее, отказавшись от второго коленвала, позволила оригинальная компоновка шатунов. За открытие впускных и выпускных окон в стенках цилиндров отвечают сами поршни.





В двигателе Кармело Скудери классические четыре такта распределены между двумя цилиндрами: впуск и сжатие происходят в одном, а рабочий ход и выпуск – в другом.

традиционные четыре такта агрегат, именуемый мотором с разделенным циклом (SCC – Split Cycle Combustion), проходит всего за один оборот коленвала, то есть в два раза быстрее.

Вот как этот мотор работает. В первом цилиндре поршень сжимает воздух и подает его в соединительный канал. Клапан открывается, форсунка впрыскивает топливо, и смесь под давлением врывается во второй цилиндр. Сгорание в нем начинается при движении поршня вниз, в отличие от двигателя Отто, где смесь поджигают чуть раньше, чем поршень достигнет верхней мертвой точки. Таким образом, сгорающая смесь не препятствует в начальной стадии горения движущему навстречу поршню, а, наоборот, подталкивает его. Создатель мотора обещает удельную мощность 135 л.с. с литра рабочего объема. Причем при значительном сокращении вредных выбросов благодаря более эффективному сгоранию смеси – с уменьшением, например, выхода NO_x на 80% в сравнении с этим же показателем для традиционного ДВС. Заодно утверждают, что SCC на 25% экономичнее равных по мощности атмосферных моторов. Однако лишний цилиндр – это дополнительная масса, увеличение габаритов, возрастающие потери на трение. Что-то не верится... Особенно если взять в пример новое поколение наддувных двигателей, сделанных под девизом даунсайзинга.

Кстати, для этого двигателя придумана оригинальная схема рекуперации и наддува «в одном флаконе» под названием Air-Hybrid. Во время торможения двигателем цилиндр рабочего хода отключается (клапаны закрыты), а цилиндр сжатия наполняет специальный резервуар сжатым воздухом. При разгоне происходит обратное:

На правах рекламы

Профессиональное качество LUZAR для каждого водителя

Богатый опыт ведущего производителя радиаторов различных типов гарантирует высочайшее качество продукции.

Радиаторы LUZAR полностью соответствуют оригинальным изделиям по геометрии, посадочным размерам и тепло-динамическим характеристикам

Проверка на герметичность 100%

+ Инспекционный контроль вибро- и коррозионной стойкости

Компания LUZAR – лидер по производству радиаторов для автомобилей

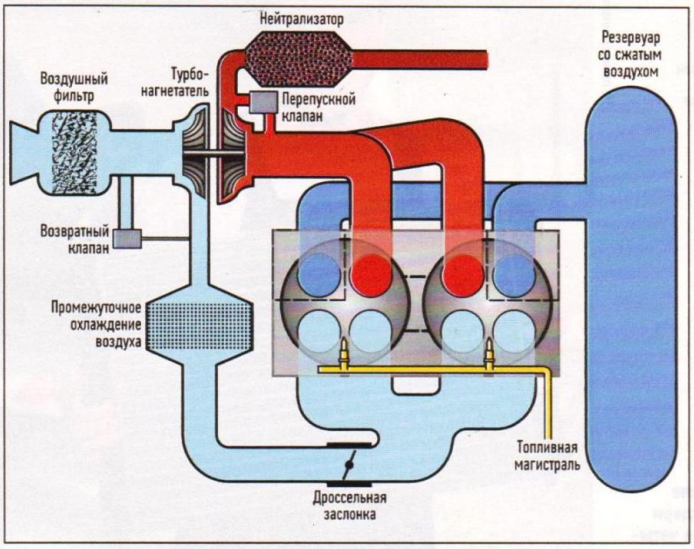
ВАЗ, ГАЗ, ИЖ, ЗАЗ

Daewoo, Chevrolet, Zaz-Daewoo, Kia, Hyundai, Renault, Ford

www.luzar.ru

профессионализм в деталях

LUZAR
AUTOMOBILES COOLER SYSTEMS



Лино Гуззелла использовал для улучшения характеристик двигателя рекуперацию воздуха. Он аккумулируется в дополнительном резервуаре, связанном с двигателем.

не работает цилиндр сжатия, а в рабочий нагнетается запасенный воздух – своего рода наддув. Собственно, при такой схеме не исключается и полный пневморежим, когда воздух будет толкать поршни в одиночку.

МОЩНОСТЬ ИЗ ВОЗДУХА

Профессор Лино Гуззелла также использовал идею накопления сжатого воздуха в отдельном резервуаре: один из клапанов открывает путь от баллона к камере сгорания. В остальном это обычный двигатель с турбонаддувом. Опытный образец построили на базе 0,75-литрового двигателя, предложив его как замену... 2-литровому атмосферному мотору.

Разработчик для оценки эффективности своего творения предпочитает сравнивать его с гибридными силовыми агрегатами. Причем при схожей экономии топлива (около 33%) конструкция Гуззеллы удорожает мотор всего лишь на 20% – сложная бензоэлектрическая установка обходится почти в десять раз дороже. Однако в тестовом образце топливо экономится не столько за счет наддува из баллона, сколько благодаря малому рабочему объему самого двигателя. Но перспективы у сжатого воздуха в работе обычного ДВС все же есть: его можно использовать для пуска мотора в режиме «старт-стоп» или для движения автомобиля на малых скоростях.

КРУТИТСЯ, ВЕРТИТСЯ ШАР...

Среди необычных ДВС мотор Герберта Хюттлина выделяется наиболее примечательной конструкцией: традиционные поршни и камеры сгорания здесь размещены внутри шара. Поршни движутся в нескольких направлениях. Во-первых, навстречу друг другу, образуя между собой камеры сгорания. Кроме того, они соединены попарно в блоки, посаженные на единую ось и вращающиеся по хитрой траектории, заданной кольцевой фигурной шайбой. Корпус поршневых блоков объединен с шестерней, передающей крутящий момент на выходной вал.

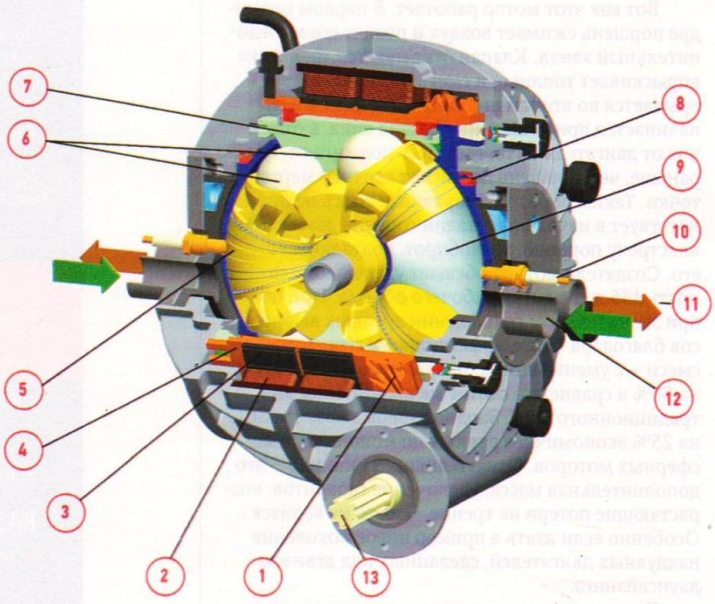
Из-за жесткой связи между блоками при наполнении смесью одной камеры сгорания одновременно происходит выпуск отработавших газов в другой. Таким образом, за поворот поршневых блоков на 180 градусов происходит 4-тактный цикл, за полный оборот – два рабочих цикла.

Первый показ шарового двигателя на Женевском автосалоне привлек всеобщее внимание. Концепция, безусловно, интересная – за работой 3D-модели можно наблюдать часами, пытаясь разобраться, как функционирует та или иная система. Однако за красивой идеей должно последовать воплощение в металле, а разработчик пока ни слова не говорит о хотя бы приблизительных значениях основных показателей агрегата – мощности, экономичности, экологичности. И, главное, о технологичности и надежности.

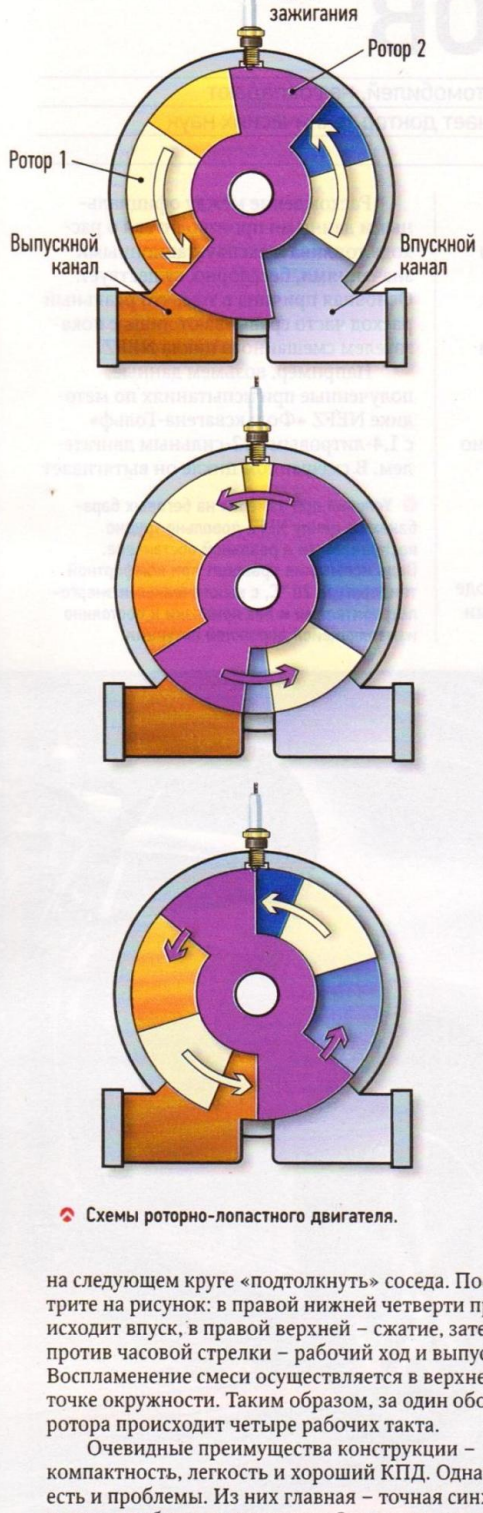
МОДНАЯ ТЕМА

Роторно-лопастной двигатель изобрели чуть меньше века назад. И, наверное, еще долго не вспоминали бы о нем, не появись амбициозный проект российского народного автомобиля. Под капотом «ё-мобиля» будет стоять именно роторно-лопастной двигатель, да еще в паре с электромотором.

Вкратце о его устройстве. На оси установлены два ротора с парой лопастей на каждом, образующих камеры сгорания переменной величины. Роторы вращаются в одном направлении, но с разными скоростями – один догоняет другой, смесь между лопастями сжимается, проскакивает искра. Второй начинает движение по окружности, чтобы



Устройство шарового двигателя со встроенным электромотором: 1 – приводная шестерня; 2 – статор электромотора; 3 – постоянные магниты; 4 – ротор электромотора; 5 – камера сгорания 1; 6 – шаровые направляющие поршней; 7 – кольцевая направляющая для движения поршней; 8 – подшипник ротора; 9 – камера сгорания 2; 10 – свеча зажигания; 11 – отвод выхлопных газов; 12 – забор воздуха; 13 – выходной вал.



Схемы роторно-лопастного двигателя.

на следующем круге «подтолкнуть» соседа. Посмотрите на рисунок: в правой нижней четверти происходит впуск, в правой верхней – сжатие, затем против часовой стрелки – рабочий ход и выпуск. Воспламенение смеси осуществляется в верхней точке окружности. Таким образом, за один оборот ротора происходит четыре рабочих такта.

Очевидные преимущества конструкции – компактность, легкость и хороший КПД. Однако есть и проблемы. Из них главная – точная синхронизация работы двух роторов. Задача эта непростая, а решение должно быть недорогим, иначе «ё-мобиль» никогда не станет народным. ЗР

На правах рекламы

реклама

SUPRA

Примерь на свою

SUPRA SDD-T4200

Сенсорный дисплей 4.2"
Слот для SD/MMC
Интерфейс USB,
ТВ-тюнер,

Горячая линия: 8 800 100 333 1 (звонок по России бесплатный)

Розница: магазин «SUPRA» ТВЦ «Горбушкин двор» павильон C1-065/066, тел.: 8 (495) 782-69-04, www.suprashop.ru

www.supra.ru

СТАТЬЯ РАСХОДОВ

Почему данные о расходе топлива, приводимые производителями автомобилей, не совпадают с реальными показателями? На этот часто возникающий вопрос отвечает доктор технических наук **Клаус Роде-Бранденбургер**, инженер концерна «Фольксваген».

РАЗДЕЛЯТЬ И НЕ СМЕШИВАТЬ

В Европе, и не только, для измерения расхода топлива и выброса CO_2 используют так называемый новый европейский испытательный цикл NEFZ (Neuer Europäischer FahrZyklus). Он состоит из городской части протяженностью 4 км и загородного отрезка в 7 км, для каждого из которых потребление топлива рассчитывается отдельно. По полученным данным вычисляют общий для всей 11-километровой дистанции показатель. Три этих значения расхода – городской, загородный и смешанный – приведены в сертификационных документах автомобиля, их также публикуют в рекламных буклетах и каталогах как информацию для потенциальных покупателей.

Показатель расхода топлива в смешанном цикле используют в Европе для расчета транспортного налога. Возможно, потому его чаще всего выставляют на передний план, а два других значения, не менее важных, печатают мелким шрифтом либо вовсе игнорируют. Хотя для потребителей куда информативнее именно диапазон между городским и загородным расходами: он наглядно демонстрирует, насколько сильно топливный аппетит автомобиля зависит от условий эксплуатации. И об этом часто забывают даже технически грамотные автомобильные издания, сравнивая полученные в ходе тестов результаты только с расходами в смешанном цикле.

Расхождение между официальными данными производителя о расходе топлива и эксплуатационными значениями, бесспорно, существует. Основная причина в том, что реальный расход часто сравнивают лишь с показателем смешанного цикла NEFZ.

Например, возьмем данные, полученные при испытаниях по методике NEFZ «Фольксвагена-Гольф» с 1,4-литровым 122-сильным двигателем. В смешанном цикле он вытягивает

Условия при замерах на беговых барабанах по циклу NEFZ довольно трудно воспроизвести в реальной обстановке. Ведь испытания проводят при комфортной температуре 20 °С, с выключенными энергопотребителями и без привязки к постоянно изменяющейся дорожной ситуации.

Средний расход топлива в цикле NEFZ автомобиля «Фольксваген-Гольф» (1,4 л, 90 кВт/122 л.с., 6-ступенчатая механика).

из бака 6,2 л/100 км – на 32% меньше, чем в городском (8,2 л), и на 18% больше, чем на трассе (5,1 л/100 км). Разброс солидный, но в этот диапазон попадает большинство значений, зафиксированных владельцами в реальной эксплуатации. Кроме того, NEFZ отлично демонстрирует, как влияет на расход топлива протяженность маршрута. Если на всем 11-километровом отрезке «Гольф» сжигает чуть больше 6 л на сотню, то на первых 2 км, когда мотор еще не прогрет, количество потраченного топлива выше почти вдвое. Вывод: при коротких поездках расход может превышать даже самый высокий заявленный показатель – городской.

ПОДТВЕРЖДАЮ ПРАКТИКОЙ

Сравним три официальных значения, указанных производителем, с зафиксированным мной реальным расходом топлива. «Фольксваген-Поло 1,4 TDI» (2004 модельный год) прошел в общей сложности 9700 км. Расход в смешанном цикле для этой модели составляет 4,5 л/100 км, а средний измеренный мной за все 633 поездки – 5,1 л/100 км, то есть всего на 13% больше.

Такая разница ничтожна, если учесть, от скольких факторов зависит топливный аппетит. Например, как влияет температура окружающего воздуха? Чтобы исследовать это, я долгое время фиксировал показания термометра и расходомера при каждой поездке на работу. Причем на разных автомобилях, бензиновых и дизельных, но придерживаясь единого стиля вождения.

При температурах от 1 до 5 °С расход в контрольной 10-километровой точке не отличается от показателя смешанного цикла, полученного по методике NEFZ. Кроме того, кривые для дизельных и бензиновых модификаций совпали. Но самый главный вывод: понижение наружной температуры на 20 °С приводит к увеличению расхода топлива в среднем на 20%. Безусловно, причина не только в непрогретом двигателе, но и в густеющей смазке в коробке передач, дифференциале, подшипниках, увеличившемся сопротивлении шин качению и худшей аэродинамике из-за повышенной при низких температурах плотности воздуха.

Еще заметнее на экономичность влияет характер езды. При замерах

На правах рекламы

Правильный выбор для любой дорожной ситуации – Программа BILSTEIN.

Наша производственная программа настолько разнообразна, насколько индивидуальны ваши требования к своему автомобилю. Высококачественные серийные амортизаторы, мощные амортизаторы для внедорожников, комплекты подвески для тюнинга и автоспорта: с таким ассортиментом BILSTEIN каждый сможет полностью реализовать свои водительские амбиции и получить безграничное удовольствие от вождения. Вы почувствуете уникальность комбинации современных технологий автоспорта и оригинального качества поставщика на конвейер. **BILSTEIN – Удовольствие от вождения**

www.bilstein.de • www.ihr-automotive.ru

BILSTEIN®

Клаус Роде-Бранденбургер, руководитель отделения автомобильной техники, «Фольксваген»: «В реальной эксплуатации по многим причинам неизбежно возникает разница в расходе топлива, поэтому теория всегда будет расходиться с практикой».

даже кратковременное вынужденное ускорение на пониженной передаче куда значительнее повышало расход, чем падение температуры, – результаты таких заездов оказывались абсолютно непригодными для анализа. Поэтому я решил провести еще серию замеров – при экономичном управлении автомобилем и при подчеркнуто спортивном. Разница в 10-километровой контрольной точке составила около 25%.

Вдумайтесь – только температура и темперамент водителя способны увеличить расход почти вполовину! Естественно, что испытания, проведенные в тепличных условиях на беговых барабанах, в большинстве случаев не повторяют реальные поездки. Потому и показатели, указанные в каталоге производителя, будут отличаться от эксплуатационного расхода топлива. Причем независимо от методики, по которой проводились испытания.

В реальных условиях эксплуатации на расход топлива влияет множество факторов. Поэтому и показатели могут различаться даже вдвое.

ДОКАЗАТЕЛЬСТВА СО СТОРОНЫ

Ведущее немецкое издание Auto, Motor & Sport сопоставило собственные замеры бензиновых и дизельных «фольксвагенов» с расходами топлива, указанными производителем. Причем журнал указывает в каждом тесте три показателя расхода. Кроме усредненного тестового, фиксирует минимальный, замеренный по собственной методике, и максимальный, полученный по ходу испытания. Разброс этих значений близок к диапазону «городской-загородный», и это еще раз доказывает, что NEFZ дает потребителю вполне достоверные и полезные данные о потреблении топлива.

Просмотрев периодику, я подметил разницу в расходах между результатами тест-драйвов различных журналов. Для одних и тех же моделей она доходит до 27%. При этом большинство тестовых значений укладывается в промежуток между городским расходом и загородным.

Еще одним источником реальных показателей экономичности служит Интернет. Тут я нашел расходы, представленные двадцатью владельцами «Гольфа 1,4 TSI» (90 кВт и механическая коробка), проехавших за 2008 год не менее 10 000 км. Показатели лежат в диапазоне от 6,2 до 8,3 л/100 км и, таким образом, различаются на 34%. Среднее же значение равно 7,08 л/100 км, что всего на 12% больше расхода для смешанного цикла.

Физически достоверной может быть только проверка расхода топлива на роликовом испытательном стенде в рамках NEFZ с соблюдением условий, предписанных для типовых сертификационных испытаний. Данные производителя о расходе являются лишь ориентиром, позволяющим покупателям сравнить их с показателями для других моделей автомобилей. ЗР

ЧТО УЧИТЫВАТЬ?

На средний расход топлива в повседневной жизни влияют: протяженность маршрута; скорость; режим переключения передач; частота и интенсивность ускорений и торможений; температура наружного воздуха; включенные потребители тока (климатическая установка, развлекательные системы, электрообогреватели); дополнительная нагрузка (пассажиры, багаж, груз на крыше, прицеп); плотность и скорость транспортного потока.

Расходы топлива «Фольксвагена-Поло 1,4 TDI», полученные в реальных условиях, в сравнении с данными испытаний по циклу NEFZ.

За рулем ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ СВОИМИ СИЛАМИ Переплет: мягкий, полноцвет.

ВАЗ 2106/061 (с ДВС 1.5, 1.6)
Формат: 210x285, 216с. Код 01966 Цена 421р.
ВАЗ 2108/09/099 (с ДВС 1.5i, 1.1, 1.3, 1.5)
Формат: 210x285, 272с. Код 01968 Цена 421р.
ВАЗ 2110/11/12 (с ДВС 1.5i, 1.5, 1.6)
Формат: 210x285, 269с. Код 01969 Цена 429р.
ВАЗ 21213/14 (Нива) (с ДВС 1.7i, 1.7)
Формат: 210x285, 296с. Код 01999 Цена 463р.
ГАЗ 31105 (Волга) (с ДВС 2.3i)
Формат: 210x285, 224с. Код 01996 Цена 429р.
Газель (с ДВС 2.3, 2.5, 2.5i, 2.9)
Формат: 210x285, 319с. Код 02007 Цена 448р.
Соболь (с ДВС 2.3, 2.5i)
Формат: 210x285, 296с. Код 02006 Цена 461р.
CHEVROLET NIVA (с ДВС 1.7i)
Формат: 210x285, 352с. Код 01944 Цена 814р.
CHEVROLET LANOS (с ДВС 1.5i)
Формат: 210x285, 272с. Код 01945 Цена 814р.
DAEWOO MATIZ (с ДВС 0.8i, 1.0i)
Формат: 210x285, 256с. Код 01946 Цена 814р.
HYUNDAI GETZ (с ДВС 1.3i)
Формат: 210x255, 224с. Код 01953 Цена 814р.
HYUNDAI ACCENT (с ДВС 1.5i)
Формат: 210x255, 232с. Код 01952 Цена 814р.

LADA KALINA (ВАЗ-11173/83/93) (с ДВС 1.4i, 1.6i)
Формат: 210x285, 240с.
Код 01964 Цена 515р.

LADA PRIORA (с ДВС 1.6i)
Формат: 210x285, 296с.
Код 01963 Цена 544р.

УАЗ 31512/14/19 (с ДВС 2.5, 2.9)
Формат: 210x285, 224с.
Код 02000 Цена 421р.

CHEVROLET LACETTI (с ДВС 1.4, 1.6, 1.8)
Формат: 200x260, 368с.
Код 02609 Цена 833р.

Бензиновый примус «Дастан»

Вес - 1.7 кг.

Предназначен для приготовления пищи и кипячения воды в походных условиях альпинистами, туристами, рыболовами, дачниками. Примус работает на чистом автомобильном бензине. При комплектовании примуса газовым комплектом, он может использоваться для работы на сжиженном природном газе. Состоит из бачка, на котором установлены горелка, предохранительный клапан, насос и ветрозащитный кожух со стойками для установки посуды. Примус выгодно отличается от аналогов хорошими пропорциями, удобством пользования, надежностью работы. Примус «Дастан» можно эксплуатировать в условиях высокогорья при температуре от - 30 С°

Код 02837 Цена 1870р.

Нитрат-тестер «Соэкс»

сохранит Вам здоровье

Предназначен для оценки (экспресс-анализа) содержания нитратов в свежих овощах, фруктах и мясе в домашних условиях. Прибор оснащен цветным OLED-дисплеем, позволяющим без напряжения рассмотреть информацию, как в темном помещении, так и при ярком освещении.

На экране размещается до 8 текстовых строк. Комплект: ламинированная коробка с фиксацией на магнитах, 2 батарейки АА, подробная инструкция по использованию.

Код 02497 Цена 5290р.

BOKER (серия Kalashnikov)

AK74 LinerLock

ДК: 83 ТК: 3
Т3: LinerLock
МС: AUS-8A
ТВ: 56-58
МР: Al
В: 100
СИ: Тайвань

Код 02849 Цена 2899р.

AKS74 Auto Push Button Lock

ДК: 83 ТК: 3
Т3: Push Button Lock
МС: AUS-8A
ТВ: 56-58
МР: Al
В: 100
СИ: Тайвань

Код 02850 Цена 3099р.

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно), **+7 (495) 775-85-48**
- по электронной почте: **katalog@tdzr.ru**
- по почте: **105082, Москва, а/я 32, «За рулем»**
- в интернете по адресу: **http://shop.zr.ru**
- по SMS: отправьте на номер **2425**
  текст **ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.**
  Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 111р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ: по телефону **+7 (495) 775-85-48**; по электронной почте **katalog@tdzr.ru**

Реальная помощь при ДТП

Видеорегистратор осуществляет запись и регистрацию всех событий или конфликтных ситуаций. Неоспоримое доказательство при ДТП и дополнительная защита от злоумышленников. Запись с автовидеорегистратора может являться доказательством в суде и внести ясность в спорных вопросах, возникающих на дорогах.

Видеорегистраторы ParkCity

HD DVR 500
Код 02823 Цена 7000р.

HD DVR 520
Код 02825 Цена 8350р.

HD DVR 120
Код 02819 Цена 3000р.

Высокое качество. Гарантия 3 года!

Параметр	HD DVR 120	HD DVR 500	HD DVR 510
Камера	1/4" CMOS	1/2,5" CMOS (5Мп)	1/4" CMOS
Угол обзора	120°	120°	140°
Дисплей	2.5" TFT LCD	2" TFT LCD	2" LTPS LCD
MAX Разрешение записи (*- интерполяция)	1280x960*	1920x1080*	1280x960*
Детектор движения	да	да	да
Карты памяти	SD (до 64 ГБ)	SDHC (до 32 ГБ)	micro SD (до 32 ГБ)
Подсветка	нет	да (2 светодиода)	да (2 светодиода)
Аккумулятор	да	да	да
Формат видео	AVI	MOV	AVI
Видео кодек	MJPG	H.264	H.264
Фотосъемка	да	да	да
Аудиозапись	да	да	да
Интерфейс	USB 2.0	USB 2.0, HDMI, TV OUT	USB 2.0

ВИДЕОРЕГИСТРАТОРЫ

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ СМОТРИТЕ НА САЙТЕ http://shop.zr.ru/

MAGNUM

01B0007 Speedmaster Auto

ДК: 83 ТК: 2.8
Т3: Push Button Lock
МС: 440A
ТВ: 56
МР: Al
В: 126
СИ: Китай

Код 02854 Цена 2799р.

01MB299 Brushed

ДК: 75 ТК: 2.8
Т3: LinerLock
МС: 440A
ТВ: 56
МР: Polimer
В: 120
СИ: Китай

Код 02857 Цена 1099р.

Автомобильные GPS навигаторы LEXAND.

Новейший высокоскоростной процессор и ОС WinCE 6.0.
Стильный дизайн: ультратонкий корпус 13мм из материала SoftTouch , серебристая рамка экрана. Абсолютно плоский экран «без бортиков».

ST -5300 - Диагональ экрана 4.3"
Код 02840 Цена 3990р.

ST -5350 - Диагональ экрана 5"
Код 02841 Цена 4490р.

ST -5350 HD (высокое разрешение 800*480)- Диагональ экрана 5"
Код 02842 Цена 4990р.

ST -610 HD (высокое разрешение 800*480)- Диагональ экрана 6"
Код 02874 Цена 6250р.

Покрытие экрана «антиблик».
Память: ОЗУ/ПЗУ 128Мб/2Гб, слот расширения MicroSD (поддержка SDHC до 16Gb), Запуск любых навигационных программ (кнопка «Путь навигации»), Навигационный пакет Навител с картами России с бесплатным обновлением, карты предустановленны на внутреннюю память устройства. Мультимедийные возможности (просмотр фото, видео, текста).

НАВИГАТОРЫ

За рулем ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ

СМАЗКИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ

ЛЕГКОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ

Suprotec Универсал
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,7 до 2,2 л (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран до 2004г. выпуска)
Емкость: 100 мл. Код 01578 Цена 1076 р.

Suprotec Универсал
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,0 до 1,6 л (автомобили производства СССР, РФ (любого года выпуска) и других стран до 2004г. выпуска)
Емкость: 75 мл. Код 01580 Цена 825 р.

Suprotec Люкс
Для обработки ДВС с рабочим объемом от 1,0 до 2,4 л (автомобили производства США, Японии, Южной Кореи, стран Европы после 2004г. выпуска)
Емкость: 100 мл. Код 01579 Цена 1322 р.

Suprotec Регуляр
Для регулярной (с каждой заменой масла) обработки любого ДВС с рабочим объемом от 1,0 до 2,5 л
Емкость: 100 мл. Код 01787 Цена 468 р.

Suprotec ТНВД
Для обработки топливных насосов высокого давления Емкость: 100 мл. Код 01581 Цена 1222 р.

Suprotec МКПП
Для обработки механических коробок переключения передач.
Емкость: 100 мл. Код 01582 Цена 1026 р.

Suprotec АКПП
Для обработки автоматических коробок переключения передач.
Емкость: 80 мл. Код 01583 Цена 1252 р.

Suprotec ГУР
Для обработки гидроусилителя руля
Емкость: 60 мл. Код 01584 Цена 975 р.

Данные модели не относятся к оружию и продаются свободно, без лицензии. Сертификат прилагается. Дульная энергия до 3Дж. Начальная скорость пули до 130 м/с. Используемые заряды: шарики ВВ калибр 4.5 мм, баллон CO2 (10-12 г.). Заказывая данный товар, Вы подтверждаете, что Вам исполнилось 18 лет.

UMAREX

Makarov

4300р.
магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02556 Цена ~~4500р.~~

Beretta Elite II

магазин 18шт
вес 660гр
plastic/metal
Код 02548 Цена 3500р.

Шарики стальные омедненные. Калибр: 4,5 мм
Количество: 500 штук
Код 02638 Цена 95*р.
*только при покупке пистолета.

Баллон CO_2 -12гр
20шт Код 02867 Цена 640*р.
1шт Код 02558 Цена 40*р.
*только при покупке пистолета.

Шарики стальные Gletcher. Калибр: 4,5 мм
Количество: 2000 штук
Упаковка: банка (граната)
Код 02788 Цена 500*р.
*только при покупке пистолета.

ИМЗ

Макаров/MP 654K

магазин 13шт
вес 750гр
metal/metal
Код 02658 Цена 4500р.

Ярыгин/MP 655K

магазин
100шт (ВВ) 8 (Диаболо)
вес 700гр
plastic/metal
Код 02659 Цена 4000р.

Тульский Токарева/MP 656K

магазин 13шт
вес 900гр
metal/metal
Код 02623 Цена 7500р.

Создан на основе легендарного боевого пистолета (Тульский Токарева) образца 1933г.
В разработке использованы основные узлы и детали настоящего ТТ (рамка, затвор, ударно-спусковой механизм), полностью сохранена подлинная историческая маркировка оригинала.

GLETCHER

PM (NEW)

магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 02868 Цена 4000р.

SW B25

4200р.
магазин 6шт
вес 800гр
metal/metal
Код 02765 Цена ~~5250р.~~

BRT 92FS

5700р.
магазин 19шт
вес 1100гр Blow Back
metal/metal
Код 02744 Цена ~~6950р.~~

TRS 24/7

2850р.
магазин 19шт
вес 720гр
plastic/metal
Код 02740 Цена ~~3250р.~~

SW B4

4450р.
магазин 6шт
вес 800гр
metal/metal
Код 02766 Цена ~~5350р.~~

SS P226-S5

5700р.
магазин 19шт
вес 1250гр Blow Back
metal/metal
Код 02745 Цена ~~6950р.~~

SS 2202

2850р.
магазин 21шт
вес 700гр
plastic/metal
Код 02739 Цена ~~3250р.~~

UZM

7400р.
магазин 24шт
вес 2200гр
metal/metal
Blow Back
Код 02750 Цена ~~8450р.~~

BRT 84

3250р.
магазин 19шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02764 Цена ~~3500р.~~

АРБАЛЕТЫ (YARROW)

стрелы в комплекте

Модель E
- Сила натяжения плечей – 23 кг
- Стрелы – 6,5" (диаметр 8 мм), алюминиевые либо пластиковые
- Размер (Д x Ш) – 42*32 см
- Вес – 0,64 кг

Код 02789
Цена 1200р.

Модель D
- Сила натяжения плечей - 36,28 кг
- Стрелы – 6,5" (диаметр 8 мм), алюминиевые либо пластиковые
- Вес – 0,74 кг
- Размер (Д x Ш) – 43 x 42 см

Код 02800 Цена 2000р.

Компрессор «Беркут» R17

Код 02562
Цена 3200р.

Напряжение: 12 В. Максимальный ток потребления: 23А
Максимальное давление: 12 Атм (кг/см²)
Время непрерывной работы: 40 мин.
Производительность: 55 л/мин
Рабочая температура: -35°С +80°С. Масса: 3,5 кг

Надувной ДОМКРАТ

Высота подъема 460 мм
Грузоподъемность 3т
Код 02686 Цена 2600р.

Высота подъема 665 мм
Грузоподъемность 4т
Код 02688 Цена 5000р.

Высота подъема 460 мм
Грузоподъемность 3т
с шипами на дне
Код 02687 Цена 3500р.

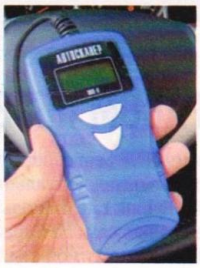
Высота подъема 665 мм
Грузоподъемность 4т
с шипами на дне
Код 02689 Цена 6500р.

АВТОСКАНЕР OBD II

Прибор предназначен для диагностики автомобилей соответствующих стандарту OBD-II, а именно: большинства европейских, американских, японских и корейских марок автомобилей поставляемых в Россию с 2001г. выпуска; автомобилей рынка США с 1996г. выпуска*; бензиновых автомобилей рынка стран Евросоюза с 2001г. выпуска, дизельных с 2004 года выпуска*; автомобилей рынка Японии с 2003г. выпуска*;
*любые марки автомобилей, производимые или ввезенные в эту страну.

Поддержка всех типов диагностических интерфейсов: ISO-15765 (CAN) 2.0A и 2.0B; ISO-9141-2; ISO-14230-2 (KWP2000); J1850 PWM; J1850 VPW

Код 01727 Цена 4600р.



Буксировочный ТРОС-рулетка

Технические характеристики:
Не требует ручного сматывания и размотки. Длина фала – 4 метра. Диаметр диска – 145 мм. Заявленная прочность фала – 3,0 тонны на разрыв. Вес БТР - 1,7 кг.

Код 02398
Цена 953р.

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно), **+7 (495) 775-85-48**
- по электронной почте: **katalog@tdzr.ru**
- по почте: **105082, Москва, «За рулем»**
- в интернете по адресу: **http://shop.zr.ru**
- по SMS: отправьте на номер **2425**
  текст **ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.**
  Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

цена по акции действительна 000р. до 31.08.2011

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 111р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону **+7 (495) 775-85-48**; по электронной почте **katalog@tdzr.ru**

Электронная приманка рыбы

ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ: При погружении в воду электрический сигнал проходит между контактами и Фишмагнит начинает работать. Электронная приманка представляет собой сложный электронный прибор, и действует на органы чувств рыб четырьмя разными способами: вибрация, световой сигнал, слабый электрический разряд, звуковой сигнал. Распространяется в воде на расстояние 500-900 метров.

800р. Код 02089 Цена ~~1114р.~~

СУПЕР ФОНАРЬ

Уникальный фонарь не требует зарядки, батареек или замены лампочек. Принцип действия основан на законе электроиндукции Фарадея
Характеристики: 3 сверхярких светодиода; 2 режима работы (1 и 3 светодиода); Ресурс светодиода: 100000 часов.

Код 02056 Цена 999р.

Ручной ЭХОЛОТ - глубиномер Fisherman 130

Вы сможете одним нажатием кнопки точно определить глубину и наличие рыбы не только под вашей лодкой, но и в любом направлении куда вы направите его луч. Прочный водозащищенный корпус данной модели делает ее идеальным инструментом для рыбаков и моряков. Его не обязательно опускать в воду, его луч проходит даже через корпус лодки или через лед! Может быть использован и под водой на глубине до 30 метров. Диапазон рабочих температур от -30 С до +50 С. Питание: 4 батареи типа АА (в комплекте).

Код 02529 Цена 3052 р.

Вся продукция сертифицирована
Цены действительны 30 дней после выхода рекламы

* Количество товара ограничено.

реклама

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА HTTP://SHOP.ZR.RU

За рулем

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

У электромобилей на сегодня есть две Ахиллесовы пяты: высокая цена и малый пробег без подзарядки. От второй активно пытается избавиться компания «Вольво». Ее разработчики представили целых три концепции так называемого Range Extender – устройства, позволяющего кардинально увеличить расстояние между подзарядками. Сердцем каждой из них является, как это ни банально, небольшой трехцилиндровый бензиновый двигатель. Но схема его включения в трансмиссию «электромобиля» (приходится, увы, ставить кавычки) разная.

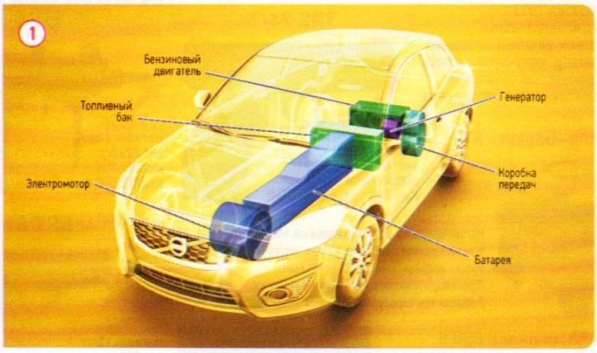
В первом случае основой послужил мелкосерийный «Вольво-С30 Электрик», под полом багажника которого установили ДВС мощностью 60 л.с. вместе с 40-литровым бензобаком. Он вращает вал генератора на 40 кВт, а тот дает ток тяговому 111-сильному электромотору и аккумуляторным батареям. Пробег вырастает со 110 до 1000 км, но понятно, что, если батарея все же опустеет, в распоряжении водителя останется не более тех 40 кВт мощности, что способен отдать генератор. Соответственно и динамика авто будет весьма скромной.

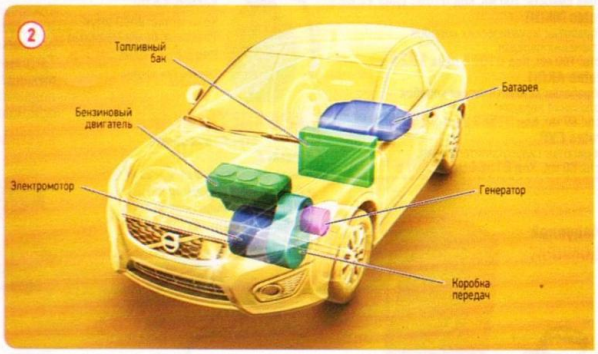
Другой вариант (он изображен на рис. 1) предполагает параллельную работу электромотора и ДВС. Причем последний наддут аж до 190 л.с., хотя по габаритам невелик и также спрятан под полом багажника. Однако он вращает не только генератор для подзарядки батарей, но и задние колеса, с которыми соединен через 6-ступенчатый автомат. В итоге запас хода увеличивается с 75 до 1000 км, при этом суммарная мощь двух двигателей разгоняет машину до сотни менее чем за 6 с! Да и при полном разряде батарей авто остается достаточно резвым.

Наконец, третья концепция (рис. 2). Здесь использована опять же параллельная схема, но все агрегаты расположены спереди под капотом. Автомобиль получился переднеприводным. Коробку передач сделали двухступенчатой, поскольку ДВС включается лишь после набора 50 км/ч. Тогда он помогает вращать колеса. А на меньшей скорости – лишь заряжает опустевшую (если это случится) батарею. В рамках этой концепции запас хода увеличивается с 50 до 1000 км.

Заметим, что, увеличив пробег, Range Extender увеличивает и стоимость авто. Выходит, первая Ахиллесова пята не только остается, но и делает машину еще более уязвимой с точки зрения рынка.

Такими видят на «Вольво» автомобили ближайшего будущего. Им будет нужна не только розетка, но и заправочный пистолет. Впрочем, и то и другое потребуется реже, чем для обычного авто или чистокровного электромобиля.





КЛЮЧ С ПРАВОМ ПЕРЕДАЧИ

Голландская компания NXP Semiconductors объявила о создании нового типа «интеллектуальных» автомобильных ключей KEyLink Lite. Используется технология ближней радиосвязи NFC, работающей на частоте 13,65 МГц и совместимой с мобильными телефонами, планшетными ПК и ноутбуками.
Не вдаваясь в технические тонкости кодирования сигнала, посмотрим, что дает новый ключ владельцу практически. Итак, брелок становится беспроводной флешкой, способной переносить информацию из автомобиля в одно из мобильных устройств и обратно. Например, можно дома спланировать на ноутбуке маршрут предстоящей поездки, записать его в ключ – и, как только вы сядете в машину, маршрут автоматически перенесется в навигатор. Можно, не выходя из дома или офиса, посмотреть, сколько, например, бензина в баке. Для этого достаточно поднести ключ к мобильнику – и он сам свяжется с автомобилем и запросит нужную информацию. Точно так же можно будет записать результат самодиагностики в ключ и передать его на сервисный веб-сайт или в техцентр для решения проблемы.

В заключение процитируем вице-президента компании-разработчика Дрю Фримана: «Автомобильные ключи уже больше никогда не будут такими, как прежде. Появятся совершенно новые автомобили с интегрированными средствами коммуникации и разнообразными функциями комфорта, удобства и технического обслуживания, а доступ к ним будет возможен с помощью «умного» автомобильного ключа».

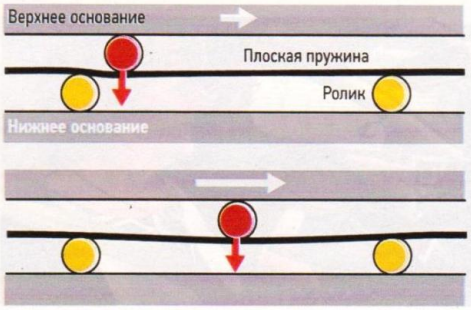
Новый брелок внешне не отличается от обычного. Но позволяет, например, отобразить на экране мобильного телефона местонахождение автомобиля.

УНИВЕРСАЛЬНАЯ ОПОРА

Упругие опоры широко применяются в технике, в том числе автомобильной. На них, например, подвешивается двигатель, коробка передач и т. п. В каждом конкретном случае разработчики подбирают оптимальную упругость и жесткость, чтобы добиться максимального снижения передаваемых через опору вибраций. Но выбрать можно только один раз, а ведь частота колебаний может быть разной – в зависимости от режима работы агрегата. Ученым из Фраунгоферовского института прочности и надежности систем удалось создать универсальную опору, жесткость которой можно легко изменять в широких пределах удивительно простым способом: поворачивая верхнюю часть относительно нижней.

Нижняя и верхняя пластины опоры опираются на пружинящее плоское кольцо через ролики, расположенные равномерно по окружности. Если повернуть пластины так, что верхние ролики окажутся напротив нижних, жесткость станет максимальной, пружинящих свойств практически не будет. А разворачивая ролики так, чтобы верхние попали между нижними, можно получить плавно изменяющуюся упругость. Причем управлять процессом можно как вручную, при установке агрегата, так и во время его работы, если осуществлять поворот с помощью простейшего сервопривода. Очевидно, что при изменении жесткости изменяется и частота резонанса опоры, а значит, и ее демпфирующие характеристики – бесступенчато и в очень широких пределах.

Примерно так выглядит новая опора переменной жесткости.



ЭВОЛЮЦИЯ ТЕХНОЛОГИЙ

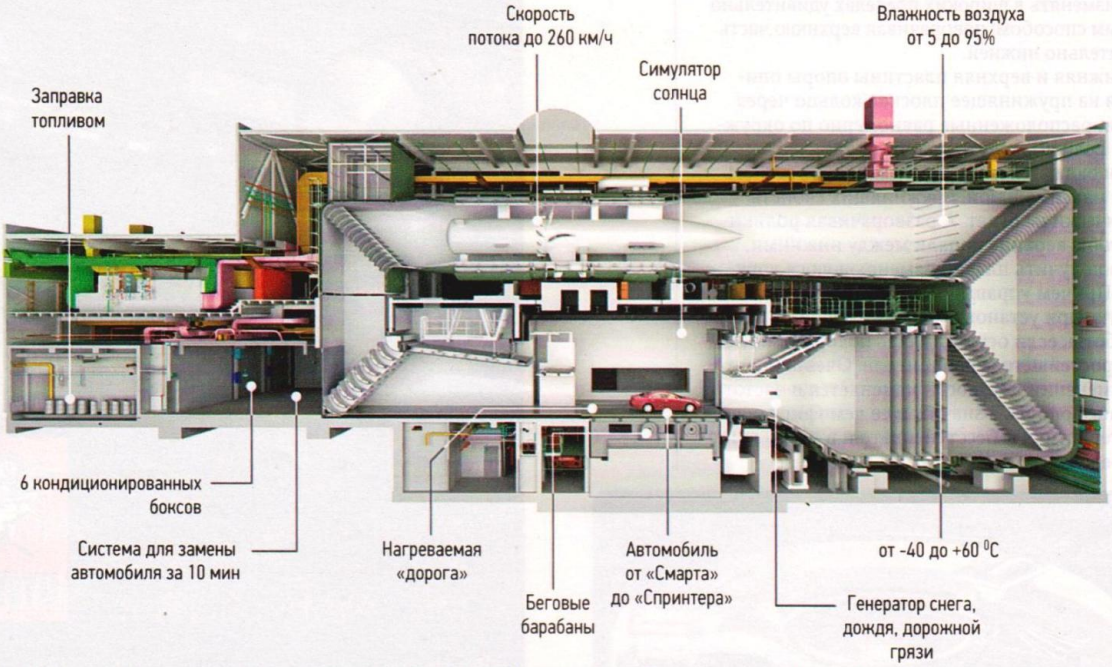
MAR-919U
Автомобильный
MP3/WMA ресивер

Съемная передняя панель
Совместимость с форматами MP3/ WMA
USB разъем
Воспроизведение записей с SD/MMC карт
Аудио вход на передней панели
Повтор/Случайно
AM / FM / УКВ радиоприемник
Автопоиск/Сканирование станций
Полнофункциональный карточный пульт ДУ
2- канальный линейный выход RCA
Выходная мощность 4 x 50 Вт
Разъемы ISO-типа

И ДОЖДЬ, И СНЕГ, И ЗНОЙ

В Зиндельфингене введен «Мерседесом» в строй уникальный комплекс, позволяющий не сходя с места имитировать поездки на любой скорости и в любую погоду. В общей сложности диапазон создаваемых условий простирается от –40 до +60 °С при скорости «движения» до 265 км/ч. Обойтись одной установкой не получилось: работают две аэроклиматические трубы – «зимняя» и «летняя». Но это даже к лучшему: можно испытывать сразу два автомобиля. При этом имитируются ливень, туман, снежный буран, экваториальный солнечный зной, раскаленный асфальт под днищем. Автомобиль во время испытаний работает на беговых барабанах в самых разных режимах: от «затяжных пробок» до «скоростного автобана». Испытаниям подвергаются все системы: климат-контроль, дворники, омыватели стекла и фар, тормоза... И модная нынче фишка: если имитируется разгон или езда при нагруженном двигателе, беговые барабаны крутят генераторы, которые дают ток в сеть. Хотя это, конечно, мелочи по сравнению с потребляемой всей установкой мощностью: до 780 кВт! Львиная их доля уходит на создание встречного потока воздуха и охлаждение. Искусственное солнце из 32 инфракрасных ламп, создающее тепловую нагрузку до 1200 Вт/м², берет сравнительно немного энергии.

Одна из новых установок в разрезе.



ВРЕДНЫЕ ЭКРАНЫ

Современный автомобиль все больше напоминает компьютер на колесах. А ведь работа на компьютере поглощает так много внимания, что на собственно управление машиной его уже почти не остается. Количественно оценить вред для безопасности движения взялись специалисты Автомобильного клуба Европы (ACE) вместе с учеными Зальцбургского университета. Подопытными автомобилями стали «Ауди», «Мерседес-Бенц» и БМВ, оборудованные мультимедийными системами MMI, Comand и iDrive соответственно. Двенадцать тест-пилотов вели машины под наблюдением ученых, фиксировавших движения зрачков.

И вот что получилось. Если водитель собрался на ходу порыться в телефонной книжке, то на это уходило в среднем 48 с, в течение которых взгляд перемещался с дороги на монитор и обратно около 25 раз. За это время автомобиль пройдет по автобану при разрешенных 130 км/ч путь 1,7 км, причем 900 м из них – без присмотра со стороны водителя! Не лучше обстояло дело и при попытке задать новую цель навигатору. В любом случае большую часть времени внимание водителя оказалось сосредоточено на манипуляциях с компьютером!

Вывод? Конструкторам надо серьезно поработать над упрощением интерфейса своих автомобильных гаджетов.

Испытуемые выполняли разные задания, связанные с мультимедийными системами, под присмотром ученых и на пустой дороге полигона. От греха подальше.

ЛЮБИМЕЦ СЕРВИСА

Это первый кроссовер корейской фирмы, собранный на нашем Дальнем Востоке. **Игорь Козлов** оценивает трудоемкость обслуживания нового «СанЙонга-Актион». Фото **Георгия Садкова**.

ДИЗЕЛЬ-ГИГИЕНА

Эта модель оснащается исключительно 2-литровым турбодизелем, а значит, чистоте топливной системы придется уделять постоянное внимание. Начнем с замены топливного фильтра. Открыв капот, сразу понимаешь, что, не сняв аккумулятора, фильтр не заменишь: он плотно прижат батареей к щиту передка. Ключом «на 10» ослабляем клеммы: сперва минусовую, затем плюсовую – и в той же последовательности их снимаем. Удлинителем 1/4 дюйма с головкой «на 12» выкручиваем два болта прижимной пластины. Имейте в виду, что инструмент на 1/2 дюйма не годится – он просто не пройдет в узкую щель между АКБ и кронштейном блока управления двигателем. Отвернув крепеж, достаем его вместе с прижимной пластиной при помощи магнита (иначе никак) и вынимаем аккумулятор.

Далее отсоединяем разъем подогрева, топливные трубки и, вывернув три гайки, снимаем фильтр в сборе со шпилек и кладем на площадку АКБ – так удобнее отсоединять нижний разъем с датчика наличия воды. Порой об этом разъеме забывают (за корпусом его не видно), из-за чего обрывают проводку.

Вынув фильтр, разбираем корпус: вывертываем датчик наличия воды и два винта под «Торкс-25», тонкой шлицевой отверткой отделяем крышку от стакана и меняем фильтроэлемент. Чтобы при сборке не гадать с ориентацией топливных трубок, не забудем пометить положение хомута

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

SsangYong Actyon

ДЕБЮТ: мировая премьера нового «Актиона» состоялась на автосалоне в Пусане (Корея) в апреле 2010 года. На большинстве мировых рынков эта модель именуется «Корандо». С декабря 2010-го автомобиль собирают на дальневосточном заводе компании «Соллерс». Начало продаж в России – февраль 2011 года.

КУЗОВ: 5-дверный универсал (SUV).

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, D20DTF, 2,0 л, 149 или 175 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: M6, A6.

ПРИВОД: передний или полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Original, Elegance, Elegance+, Luxury, Premium.

ЦЕНА В ИЮЛЕ 2011 ГОДА: 799 000–1 199 000 руб.

относительно стакана. Возможно, имеет смысл нанести метки не маркером, как делали мы, а керном – раз и навсегда.

Со сборкой свои нюансы: из-за тесноты никак не наживить задний болт прижимной планки АКБ. Лучше снять блок управления двигателем – отвернуть две гайки крепления и отсоединить передний разъем. Чтобы гайки не сваливались с инструмента, надо заранее принять меры: прилепить магнит к инструменту или нанести на него немного невысыхающего сантехнического герметика. Отодвинув блок подальше от батареи и сняв крышку воздушного фильтра, освобождаем пространство для маневра и, наконец, ставим непослушный болт на место. Возвращаем на место ЭБУ, собираем воздушный фильтр и подсоединяем клеммы аккумулятора. В довершение прокачиваем топливную систему: повернув колпачок насоса, встроенного в крышку, взводим его в рабочее положение (колпачок при этом приподнимается) и, нажимая на него, выгоняем воздух. Качаем до тех пор, пока из-под колпачка не польется чистая, без пузырьков воздуха, солярка (ниже подложим ветошь). Нажав на колпачок последний раз, с поворотом фиксируем его в закрытом положении.

В общем, операция весьма трудоемкая. Если бы дело касалось только замены фильтра, можно было бы и смириться, но ведь придется просто сливать грязь из отстойника, а подобраться к нему, не проделав ведь комплекс подготовительных работ, не получится. Утешает лишь, что полный объем отстойника составляет 200 мл, а сигнальная лампа загорается при 35 мл, поэтому некоторый резерв все же остается и затевать обслуживание посреди дороги не обязательно.

На этом фоне замена воздушного фильтра кажется пустяком, но и здесь своя особенность: прежде чем ставить крышку, поправьте переднюю защелку, чтобы ее не прищемило.

С заменой масла в двигателе и агрегатах, сменой охлаждающей жидкости управились быстро и без особых проблем. Плохо, что нет сливного краника на блоке двигателя, из-за чего антифриз приходится сливать горячим (так при открытом клапане термостата сольется больше), но, с другой стороны, менять его приходится нечасто.

ВСЕГДА ПОДТЯНУТ

Поликлиновой ремень снабжен автоматическим натяжителем. Но усилие на ключе велико, поэтому без трубы-удлинителя отвести автомат вряд ли получится.

С передними тормозами ничего необычного, не считая того, что болты направляющих пальцев оказались без резьбового герметика – это, похоже, особенность национальной сборки. Конечно, они, скорее всего, самопроизвольно не отвернутся, но зачем нам оценивать эту вероятность? Поэтому снимаем один балл. Колодки ставим так, чтобы съемная противоскрипная пластина оказалась на внутренней колодке (на наружной она несъемная), а сама колодка была обращена скобой-пищалкой предельного износа кверху.

В задних механизмах съемная пластина тоже на внутренней колодке, при этом скоба-пищалка должна быть на ней же, но снизу. Чтобы при разборке не перекручивался пыльник, как и спереди, полностью вывертываем нижний болт направляющей, а верхний слегка отпускаем. Здесь на болтах, кстати, тоже не оказалось герметика!

С регулировкой ручника провозились долго. Его конструкция обычная, но крепежные отверстия колеса сильно смещены к оси, из-за чего шлицевая отвертка просто облизывает грани регулировочной корончатой гайки. Крутить эту гайку в одну сторону – нормально (сводя колодки), а в другую – никак. Можно, конечно, загнуть жало отвертки в дугу радиусом 5–7 см. Иначе крутим гайку при снятом диск-барабане, определяя зазор на глаз. В итоге при вращении установленного колеса колодки должны слегка касаться диска-барабана, что легко определяется на слух.

ГОРЯЩИЕ ГЛАЗА

Лампы H4 ближнего и дальнего света заменяются без особых проблем – доступ более-менее приемлемый. А вот с габаритками и поворотниками придется повозиться. Бесполезно искать подсказку в инструкции – в ней ни слова о том, что для доступа нужно снять переднее колесо и отогнуть подкрылок, вывернув сердцевинки и вынув тела пяти передних пистонов. В зоне работ обычно много грязи, поэтому работаем в защитных очках и халате или хотя бы в нарукавниках. Отогнув подкрылок, заводим его, чтобы не мешал, за тормозной диск, а далее как повезет: если резиновые уплотнители патронов сделаны с соблюдением технологии, то худо-бедно лампочки поменяешь, несмотря на тесноту. Нам не повезло: на левой фаре резинка габарита намертво приклеила патрон к гнезду. Никакими пассатижами здесь не подлезешь. Усилия пальцев тоже мало. В общем, провозились полчаса.

Повторители поворотников, установленные в зеркалах, и третий стоп-сигнал светодиодные. Полагаем, что вечные. В задних фонарях – обычные лампы накаливания, и для их замены фонари надо снимать. Удивила замена ламп подсветки номерного знака: табличку тоже пришлось снять, поскольку фонарь упирался в рамку номера. Заодно узнали о халтуре дилера. Рамка под номер была прикручена саморезами прямо к металлу двери, без всякой защитной обработки отверстий. Видимо, посчитали, что, когда дверь сгниет, гарантия уже закончится.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	15
Топливный фильтр	45
Фильтр салона	15
Ремень навесных агрегатов	–*
Масло в МКП/АКП	–*/60
Масло в редукторе заднего моста	100
Масло в раздаточной коробке	–*
Антифриз в системе охлаждения	200 (5)
Жидкость в приводе тормозов и сцепления	(2)

*Проверка при каждом ТО, замена по состоянию.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

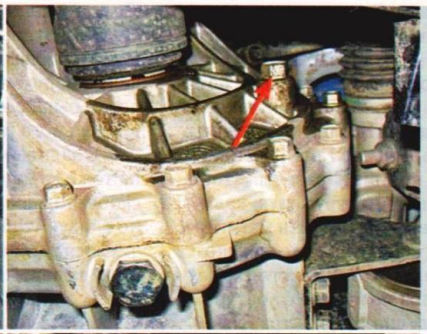
Компьютерная диагностика двигателя	1250
Диагностика ходовой части и тормозов	1250/1250
Замена масла и фильтра двигателя со снятием защиты моторного отсека (масло Total Quartz INEO ECS 5W30, SK ZIC SY 5W30*)	1100
Замена фильтра воздушного/салонного/топливного	250/250/500
Замена поликлинового ремня	1800
Замена охлаждающей жидкости со снятием защиты моторного отсека (жидкость SsangYong SYC-1025*)	1350
Замена масла АКП** (масло SsangYong Fuchs Titan ATF 3292*)/МКП (масло SsangYong SAE 75W85 API GL-4*)	625/625
Замена масла в редукторе заднего моста (масло SsangYong SAE 80W90 API GL-5*)/раздаточной коробке (масло SsangYong Idemitsu LW 80W90*)	375/375
Регулировка углов установки колес	2250
Замена тормозных колодок передних/задних	1250/1250
Регулировка привода ручника	375
Нормочас	1250

*Рекомендовано производителем.
**Частичная, без замены фильтра.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

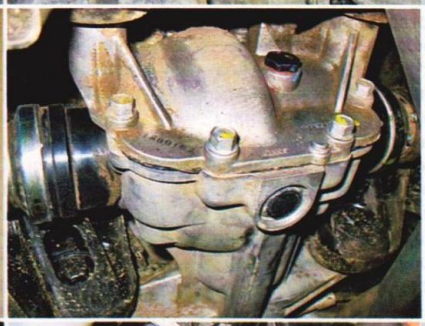
Щетки стеклоочистителей (две передние + задняя)	1500 + 490
Форсунка стеклоомывателя	530
Масло в двигатель (6 л)	3060
Охлаждающая жидкость двигателя (8,5 л)	2465
Ремень поликлиновой	3000
Автомат натяжителя поликлинового ремня вместе с роликом	4580
Масло в МКП (1,6 л)/АКП (9,5 л)	740/4275
Масло редуктора заднего моста (0,7 л)/раздаточной коробки (0,6 л)	325/280
Тормозные колодки передние/задние	4800/2550
Тормозные диски передние/задние	10 500/10 760
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный	445/770/3520/1650

Для доступа к топливному фильтру снимаем аккумулятор. Крепление последнего неудачное: сложно подобраться к болтам прижимной пластины (отверстия показаны стрелками), мешает блок управления двигателем.



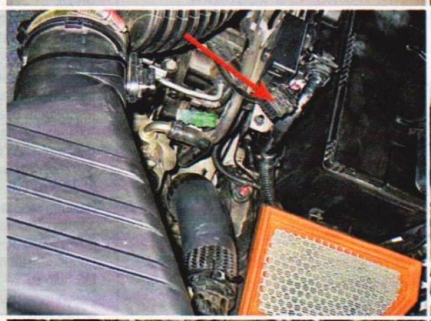
Сливную пробку МКП выкручиваем головкой «на 24». Желательно, чтобы грани головки были без фасок, иначе они могут слизать низкие грани пробки. Заливная пробка под ключ «на 17» показана стрелкой.

Топливный фильтр в разобранном состоянии. Слева направо: датчик наличия воды, сменный фильтроэлемент, стакан, крышка в сборе с элементом подогрева топлива и насосом ручной прокачки.



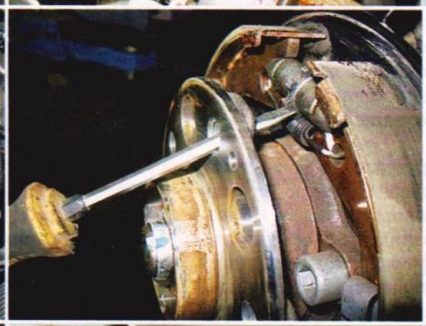
В редукторе заднего моста обе пробки под ключ «на 24». Они тоже с низкими гранями. Крутить такие, опять же, лучше головкой (а сливную пробку только ею и возьмешь). Кардан (здесь не виден) – без пресс-масленок.

Асимметричный элемент воздушного фильтра встает только в одном положении. Перед снятием крышки отсоедините разъем (стрелка) с датчика расхода воздуха, надавив на пластиковую защелку.



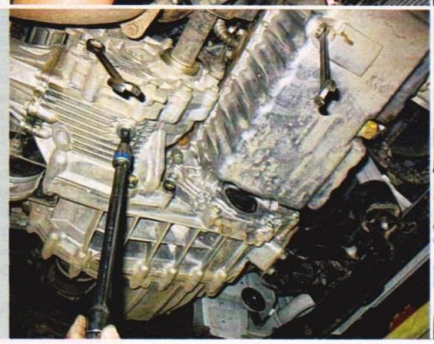
Автоматический натяжитель отводим за прилив на подвижном секторе ключом «на 19», поворачивая по часовой стрелке. Данная комплектация – с электроусилителем руля, поликлиновой ремень для нее – 6 PK 1980.

Для доступа к масляному фильтру снимаем пластиковую накладку мотора, просто потянув ее вверх. Колпачок масляного фильтра отвертываем съемником-чашкой 76/14. Момент затяжки 25 Н·м.



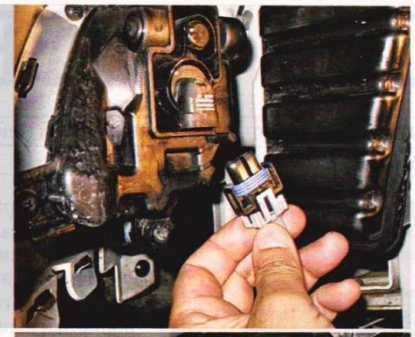
Через крепежное отверстие колеса крутить регулировочную муфту ручника неудобно, поскольку она смещена вверх. Странно, что не предусмотрели отдельного отверстия в тормозном щите.

Сливная пробка на двигателе под ключ «на 14», а на раздатке – под шестигранник «на 10». Заливная пробка на раздатке имеет размер под ключ «на 17», уровень масла должен быть по срезу отверстия.

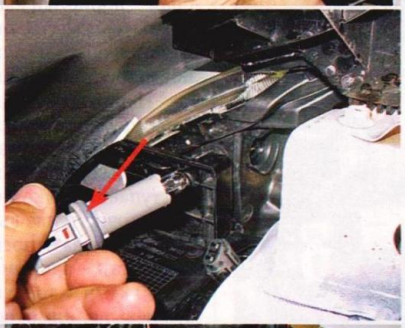


Удлинение тросов ручника компенсируем вращением этой гайки (стрелка), придерживая резьбовой наконечник пассатижами типа «кобра». После регулировки полезно покрыть резьбу антикором.

Колесо снято, подкрылок отогнут – меняем лампу противотуманки. Чтобы снять разъем, отгибаем в стороны черные усики (серые не трогаем: эта часть разъема фиксирует проводку).

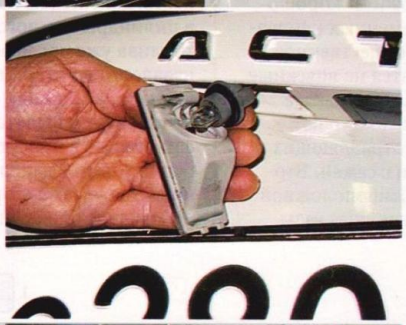


Уплотнительное колечко патрона габаритки (показано стрелкой) прилипло, из-за чего оказалось крайне сложно повернуть патрон. Рекомендуем смазать резинку силиконовой смазкой.



Фонари для замены ламп снимаем, отвинчивая два самореза под крестовую отвертку, после чего сдергиваем фонарь с двух фиксаторов строго назад. Патроны ламп не перепутаешь: длина проводки у них разная.

Чтобы вынуть из гнезда плафон подсветки номера, сам номер снимаем, иначе фонарь упрется в рамку. Проводку можно было бы сделать длиннее сантиметра на три.



Для замены салонного фильтра откидываем лоток бардачка вниз, предварительно сняв правый упор и тягу демпфера. Затем, сдавив усики, вынимаем кассету с фильтром. Очень удобно!

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Замена масла в двигателе

+ Хороший доступ к фильтру.
− Слегка мешает пароотводный шланг расширительного бачка.

Замена воздушного фильтра

+ Асимметричный фильтроэлемент встает только в верном положении.
− Затруднен доступ к передней защелке крышки.

Замена топливного фильтра

+ Производительный насос прокачки.
− Нужно снимать аккумулятор и ЭБУ, неудобно сливать отстой.

Замена поликлинового ремня

+ Есть автоматический натяжитель.
− Велико усилие на ключе, тесно в зоне работ.

Замена ОЖ двигателя

+ Удобный краник на левом бачке радиатора, большой ресурс антифриза.
− Нет сливной пробки на блоке.

Замена масла в агрегатах полноприводной трансмиссии

+ Учитывая немалый дорожный просвет, можно обойтись без смотровой канавы.
− Низкие грани у некоторых пробок, их легко сорвать ненадлежащим инструментом.

Замена масла в МКП

+ Регламентом замена не предусмотрена.
− Нет.

Замена тормозных колодок

+ Привычная конструкция.
− Неудобно регулировать ручник, нет резьбового герметика на болтах пальцев.

Замена салонного фильтра

+ Отличный доступ, не нужен инструмент.
− Нет.

Замена ламп в головных фарах

+ Приемлемый доступ к лампам фар.
− Неудобно менять габаритки и поворотники.

Замена ламп в фонарях

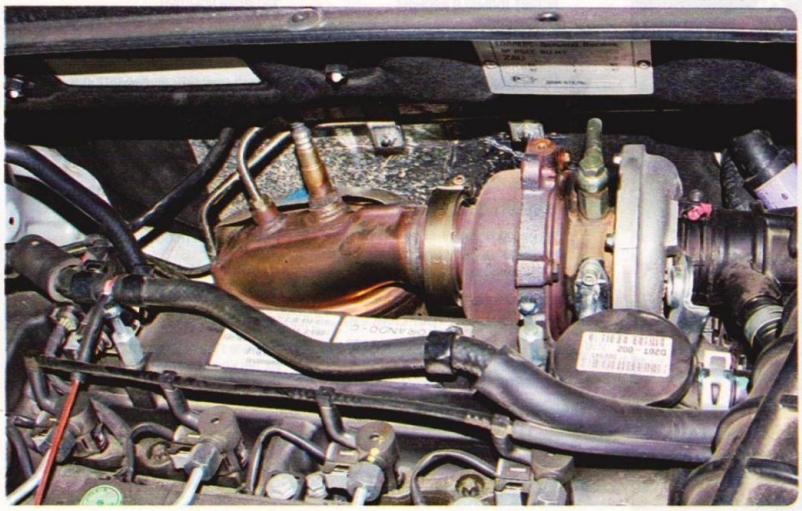
+ Не перепутаешь патроны ламп.
− Фонари нужно снимать, затруднен доступ к фонарям освещения номера.

ИТОГО: Неудачная компоновка топливного фильтра, затрудненная замена ламп в фарах – машина явно создавалась для обслуживания в условиях фирменного сервиса.

**В сравнении с «Шевроле-Нива», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 6).*

ТРУБОЧИСТ ДЛЯ ДИЗЕЛЯ

Для обезвреживания выхлопных газов бензинового двигателя применяют каталитический нейтрализатор. А как эту задачу решают на дизелях? Рассказывает **Геннадий Емелькин**.



У бензинового двигателя нейтрализатор эффективно преобразует токсичные соединения CO, CH, NO_x в безвредные компоненты CO_2, H_2O и N_2. При кратковременных отклонениях состава топливовоздушной смеси от оптимального или нарушениях воспламенения могут появляться микрочастицы несгоревшего углерода – проще говоря, сажа. Но пока нет серьезных неисправностей, ее доля в отработавших газах невелика и в нейтрализаторе она дожигается до углекислого газа. За автомобилем с исправным нейтрализатором черного дыма не бывает.

С выхлопом дизеля не все так просто! При работе с небольшими нагрузками температура газов на входе в нейтрализатор гораздо ниже, чем у бензинового двигателя, и сажа просто не успевает сгорать. Но выбрасывать канцерогены в атмосферу – дурной тон, вот и получил дизель в придачу к нейтрализатору особый, сажевый фильтр. На современных двигателях оба узла размещены в едином корпусе – катколлекторе, расположенном рядом с двигателем. Рядом потому, что чем ближе к выпускным клапанам, тем выше температура отработавших газов, необходимая для эффективной очистки.

Но все же со временем фильтр постепенно заполняется сажей. Чтобы она намертво не закупорила соты, от нее нужно периодически избавляться, дожигать. Используют два способа. В первом система управления двигателем никак не вмешивается в рабочий процесс – это так называемая пассивная регенерация. Она протекает при температуре газов на входе в фильтр не ниже 350 градусов, в присутствии катализатора – платины, нанесенной на его керамические соты. Последние похожи на хорошо известные соты современных нейтрализаторов, но имеют существенное отличие. Каналы делятся на впускные и выпускные. В первые, открытые со стороны двигателя, поступают газы со всем букетом отравляющих веществ, в том числе и с сажей. Вторые же открыты с противоположной стороны – из них очищенные газы идут дальше, в нейтрализатор. Каналы расположены в шахматном порядке и разделены тонкими фильтрующими стенками, непроницаемыми для сажи, но пропускающими газы. Их материал – пористый карбид кремния, покрытый смесью оксидов алюминия и церия, он-то и служит опорной поверхностью для слоя платины.

Необходимую для дожига температуру отработавших газов обеспечить в дизеле удается не всегда: при малых нагрузках в цилиндры поступает слишком мало топлива! Достаточно тепла выделяется лишь при работе на относительно высокой мощности – например, при скорости 60–80 км/ч, а то и выше. Но зачастую это невыполнимо, особенно в городе, и самоочистки сажевого фильтра не происходит. Если полагаться только на нее, то со временем сажа полностью закупорит впускные каналы (соты) и рабочие процессы в двигателе нарушатся. От сажи нужно избавляться, а для этого следует держать высокую температуру газов внутри сажевого фильтра.

Второй способ очистки фильтра – активная регенерация. При необходимости (об этом – ниже) блок управления двигателем начинает подавать в цилиндры немного дополнительного топлива уже после основной дозы, незадолго до открытия выпускного клапана. «Лишняя» солярка сработать не успевает и вылетает в сажевый фильтр, где в присутствии платины бурно горит. Температура газов увеличивается, и сажа сгорает фактически по команде блока управления.

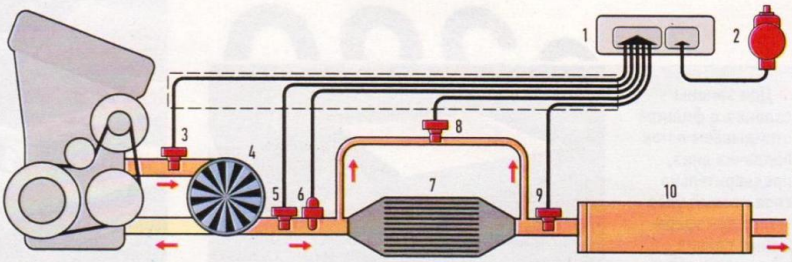


Схема выпускной системы дизельного двигателя: 1 – блок управления двигателем; 2 – датчик массового расхода воздуха; 3 – датчик температуры газов на входе в турбокомпрессор; 4 – турбокомпрессор; 5 и 9 – датчики температуры газов перед сажевым фильтром и после него; 6 – датчик состава смеси (широкополосный датчик кислорода); 7 – фильтр-нейтрализатор; 8 – датчик перепада давления газов; 10 – глушитель.

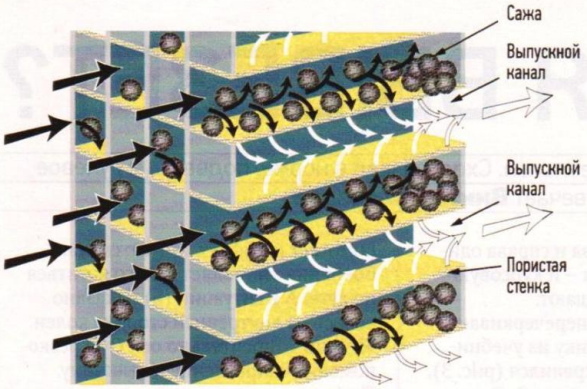


Схема организации каналов (сот) сажевого фильтра. Сажа скапливается во впускных каналах, а газы, пройдя через пористые стенки, уходят в выпускные каналы.

Блоку управления нужно решить, когда и на какое время включать режим активной регенерации фильтра. Но как он сообразит? Очень просто: по падению давления газов на нейтрализаторе. Для этого с обеих его сторон встроены трубки, соединенные с датчиком перепада давления. Когда дельта превысит заданную величину, включится режим регенерации. Обычно он длится 10–15 минут.

На самом деле не все так просто. Перепад давлений на сажевом фильтре связан с объемным расходом отработавших газов, который, в свою очередь, зависит от их температуры. Поэтому перед сажевым фильтром и после него установлены и температурные датчики. Ну и конечно же, для полноты информации блок управления учитывает массовый расход воздуха, датчик которого традиционно размещен во впускной трубе.

Непосредственно на выпускной трубе двигателя есть еще датчик, который отслеживает температуру отработавших газов на входе в турбокомпрессор. Если она приблизится к пределу, за которым возможен перегрев и разрушение весьма дорогостоящего узла, блок управления ограничит подачу топлива и температура снизится.

Разумеется, очистка фильтра происходит наиболее эффективно, когда в него поступают газы с оптимальным соотношением воздух/топливо. Блок управления контролирует состав смеси, опираясь на показания широкополосного датчика кислорода (датчик состава смеси), следящего за содержанием кислорода в отработавших газах. В конечном счете, переработав всю полученную информацию, блок управления корректирует подачу топлива в цилиндры двигателя.

Состояние всех компонентов, отвечающих за очистку выхлопных газов, контролирует бортовая система самодиагностики. Если выявит неисправности, зажжет *Chek Engine*. К примеру, в пробках из-за низкой температуры выхлопных газов, несмотря на все старания блока управления, регенерация не запускается! Фильтр переполняется сажей, и в комбинации приборов загорается сигнал с изображением фильтра (если он предусмотрен конструкцией) либо мигает лампа «проверь двигатель». Можно попробовать выжечь сажу пассивным способом – поездить минут десять-пятнадцать при более высоких оборотах. Если после этого контрольная лампа не погаснет, придется ехать к «трубочистам» в сервис. **ЗР**

На правах рекламы

КУДА КРИВАЯ ВЫВЕЗЕТ?

Машина плохо держит курс, особенно если дорога неидеальная. Сход-развал в норме, подвеска и рулевое в порядке. В чем может быть причина? На этот вопрос отвечает **Виктор Слесарев**.

Сначала о дорогах. Привычные ухабы, конечно, досаждают, но они случайны – и лишь эпизодически вынуждают усиленно рулить. Гораздо труднее приноровиться к нескончаемым колеям на некоторых трассах...

Рассмотрим пример: переднеприводная машина равномерно катит по прямой, покрытие гладкое. Можно считать, что суммарная реакция дороги **R**, приложенная к ведущему колесу (примем здесь и далее правое), лежит в вертикальной плоскости. При маневрах плоскость колеса поворачивается вокруг оси О-О (рис. 1), которая наклонена в продольной (а) и поперечной (б) плоскостях. Эти углы очень важны для стабилизации автомобиля, их можно найти в самых разных конструкциях подвесок. Помимо этого, если мысленно продолжить ось О-О до полотна дороги (рис. 2), то у одних автомобилей она его пересечет с внутренней стороны от плоскости симметрии шины (1). Тогда **А** – положительное плечо обката. У других (2) – по центру: плечо обката нулевое. У третьих – с наружной стороны (3): плечо отрицательное. Все это сказывается на особенностях стабилизации машины. Наконец, всем известные углы схода-развала тоже весьма важны. Но на исправном автомобиле и ровном покрытии силы **R** слева и справа одинаковы, симметричны – и курсовую устойчивость не нарушают.

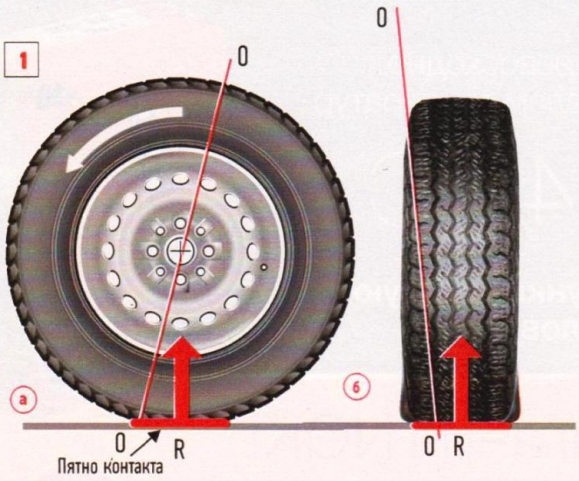
Увы, колея грубо перечеркивает всю эту тонкую механику из учебников! Если кузов не накренился (рис. 3), то положение оси поворота О-О сохраняется, но реакция дороги **R** лежит не в вертикальной, а в наклонной плоскости. Она стремится столкнуть колесо в колею и заодно повернуть – в ситуации (а) на выезд из колеи, чему помогает и эффект конуса: смятая боковина заставляет колесо катиться по дуге. А в ситуации (б) показано колесо на внутренней стороне колеи. Момент относительно оси О-О резко поменял направление и величину. Пересекая колеи под острым углом, мы это и чувствуем. А меняющиеся наклоны кузова лишь усложняют картину. В колеях силы левого и правого колес, как правило, не уравновешены. Это касается и задних колес. Что остается? Руль держать крепче! Корректировать отклонения машины надо быстро, но ювелирно, иначе можно ее упустить... Передний или полный привод тоже не повод расслабляться, а наиболее опасны скользкие колеи или залитые водой.

Может ли автомобиль сползать с курса на ровном асфальте? Легко! К примеру, просели пружины подвески с одной стороны – и углы (см. выше) стали несимметричны. Часто в капризах устойчивости виноваты шины. Грыжи, проплешины, «винты» на них недопустимы. Важно и давление: пренебрегая манометром, ошибку даже в 0,3 атм заметить трудно, а это – много! Когда приспущены шины на одной стороне автомобиля, их сопротивление больше да и углы (из-за крена кузова) уйдут. Но с давлением связаны и другие эффекты.

2

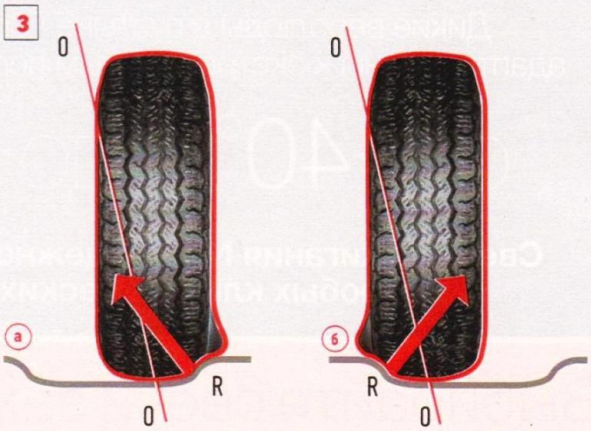
Вид на пятно контакта сверху: 1, 2, 3 – различные положения оси поворота колеса в зависимости от плеча обката **А**. Суммарная реакция дороги приложена в точке **R**.

1



Ось поворота управляемого колеса О-О имеет продольный (а) и поперечный (б) наклоны. **R** – реакция дороги.

3

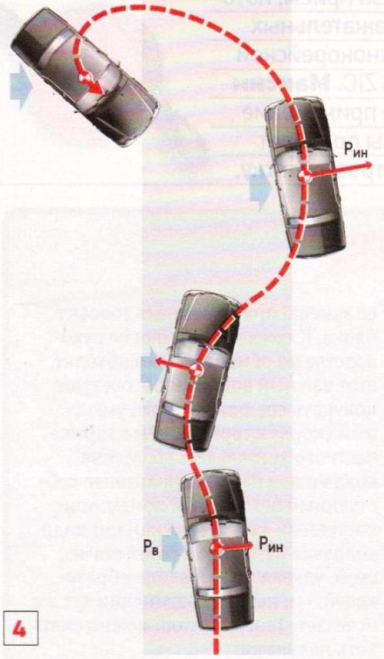


На наклонной поверхности колеи реакция дороги **R** направлена под углом к вертикали; а и б – положения правого колеса на разных сторонах колеи.

Когда на катящуюся шину действует боковая сила, ее уводит в сторону. Не путайте это с примитивным скольжением: непрерывно деформируясь, эластичная шина катится, но не в плоскости вращения, а под углом к ней! Чем больше оборотов сделает колесо, тем дальше в сторону уйдет от начальной траектории. Это зависит от конструкции каркаса, материалов, глубины протектора, рисунка, температуры, давления, нагрузки. Отчасти поэтому ПДД обязывают «обувать» авто только в одинаковые шины.

На легковом авто четыре колеса. Когда увод передних и задних одинаков, говорят о нейтральной поворачиваемости автомобиля. К примеру, при боковом ветре или на косогоре он сползает с курса, но – оставаясь параллельным ему! Управлять таким легко: чуть довернем руль к ветру или в горку – и силы взаимно уничтожатся.

Когда увод задних колес меньше, чем у передних, автомобиль, входя в поворот, будто раздумывает, прося повернуть руль больше. Налицо недостаточная поворачиваемость. Эту черту (в умеренной дозе!) многие находят наиболее комфортной для повседневной езды – машина исключительно предсказуема.



При порывах бокового ветра важно не позволить машине раскачаться. **ЦМ** – центр масс, **$P_в$** и **$P_{ин}$** – сила ветра и сила инерции кузова машины.

Если же увод задних шин больше, чем у передних, возникнет избыточная поворачиваемость. Машина неустойчива. Она словно ждет, как бы выйти из равновесия, – и даже на легкое воздействие извне отвечает бурным стремлением взбрыкнуть покруче! Представьте: при порыве ветра слева (рис. 4) машина пошла по дуге ему навстречу. Тут же на кузове появилась инерционная сила **$P_{ин}$**, сложившаяся с силой ветра **$P_в$**. Увод еще больше! Спохватившись, водитель перестарался... А попав на обочину, еще резче повернул влево... Занос! Увы, это не редкость. Реагировать на колебания нужно умело, гася их, а не усиливая. Наиболее неприятна (для не готовых к этому водителей) избыточная поворачиваемость заднеприводных авто.

Оптимальные значения давления в шинах определяют при испытаниях и указывают в инструкции. Но если человек купил с рук «четверку» и накачал все шины до усредненных 2 атм, то это ошибка! Чтобы заднеприводная машина с тяжелым багажником вела себя правильно, давление в передних шинах должно быть на 0,4–0,5 атм меньше, чем в задних.

Не мешало бы заглянуть в руководство по эксплуатации! **ЗР**

На правах рекламы

НАСТОЯЩАЯ РУССКАЯ ПОДВЕСКА

РОССИЯ МНОГОЛИКА...

МЫ ДЕТАЛЬНО ИЗУЧИЛИ ЕЕ ХАРАКТЕР:

- ШАРОВЫЕ ОПОРЫ
- РУЛЕВЫЕ НАКОНЕЧНИКИ
- СТОЙКИ СТАБИЛИЗАТОРА
- САЙЛЕНТ-БЛОКИ
- ОПОРЫ СТОЙКИ
- РЫЧАГИ ПОДВЕСКИ
- ШТАНГИ ПОДВЕСКИ
- ПРУЖИНЫ ПОДВЕСКИ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПОСТАВЩИК ДЕТАЛЕЙ ПОДВЕСКИ на ОАО «ГАЗ» и ОАО «ИжАвто»

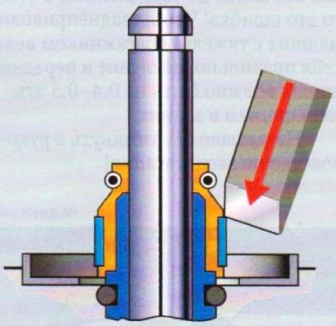
ТРЕК | www.trek.ru | Телефон горячей линии: 8-800-33333-88 (звонок по России бесплатный)

Павел Петрушин из Подмосковья за прием, который использует при съеме маслоотражательных колпачков клапанов, получает от южнокорейской фирмы SK Lubricants канистру масла ZIC. **Максим Ложечкин** из Москвы за грамотное применение керосина при разборке узлов машины получает от ООО «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку.

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

П. ПЕТРУШИН

Маслоотражательный колпачок, крепко пригоревший к направляющей втулке клапана, иногда довольно сложно снять, не повредив эту втулку. Популярных, но грубых, силовых приемов работы эта хрупкая деталь не терпит: отжимать колпачок снизу отверткой или стаскивать пассатижами опасно – можно сломать направляющую. А ведь для ее замены придется снять головку блока. К сожалению, многие руководства по ремонту ловко обходят этот важный вопрос или советуют покупать специнструмент, уместный скорее в сервисе, чем в гараже частного автовладельца. Меняя колпачки, я не раз использовал собственный безопасный прием: тонкостенный металлический цилиндр колпачка разрубаю острой стамеской, ударяя по ней вдоль образующей, – и натяг в соединении тут же исчезает. Теперь деталь можно снять хоть пальцами!



От отдела эксплуатации ЗР. *Чисто технически – совет правильный. Натяг обеспечивается именно корпусом колпачка. Но верно и то, что в продаже есть надежные съемники колпачков. Если вы самостоятельно обслуживаете и ремонтируете свой автомобиль, имеет смысл купить фирменный съемник.*

М. ЛОЖЕЧКИН

Закисшие соединения деталей обычно размягчают или промывают американской жидкостью WD-40. Слов нет, штука полезная и довольно эффективная, но дороговата да и не всегда под рукой. Не менее действенное и не раз проверенное альтернативное средство – обыкновенный керосин! Обычно я смешиваю одну часть моторного масла и две части керосина и заливаю эту смесь в медицинский шприц. Пользоваться им очень удобно, поскольку средство попадает только туда, куда нужно, а не разбрызгивается, как из баллончика «вэдэшки». Кстати, если случится, что из баллона раньше времени уйдет газ, можно его проколоть и остатки жидкости опять-таки использовать с помощью шприца.

В. СЕКРЕТОВ,
Смоленская область

При замене помпы на двигателе ВАЗ-2111 мы не хотели терять еще довольно свежий антифриз. Сняв снизу защиту моторного отсека, примерно под воздушным фильтром поставили ведро для слива. С узла дроссельной заслонки сняли тот резиновый шланг, который находится ближе к моторному щиту. Шланг сразу заглушили, чтобы антифриз не тек. Затем опустили – и провели под воздушным фильтром к ведру. Вывесили на домкрате правую сторону машины, подняв сантиметров на десять, и, вынув пробку, дали жидкости стечь в ведро. Этого оказалось достаточно, чтобы заменить помпу без потерь.

От отдела эксплуатации ЗР. *Шланг можно удлинить и вывести к ведру, поставленному вне машины, – тогда не придется снимать защиту.*

Ю. ЩАПОВ,
Чебоксары

Побывав на военно-спортивном празднике, я подобрал там несколько стреляных гильз различных калибров. Для чего? Когда нужно плотно заткнуть какой-нибудь шланг системы охлаждения, многие используют в качестве пробок подходящие болты, но антифриз нередко сочится по резьбе. Более надежный деревянный чопик нужно еще найти и выстругать, что не всегда возможно. Корпус же гильзы гладкий и конусообразный, а сидит она в шланге очень плотно.

П. ДЫНИН,
Московская область

Широко известен метод «размачивания» залегших от нагара поршневых колец с помощью предназначенной для этого жидкости-раскоксовывателя. Обычно просто наливают в цилиндры некоторое количество керосина и оставляют, чтобы он, просачиваясь, разрыхлял нагар. На это уходит минимум несколько часов. О завершении процесса говорит выросший уровень масла в картере. Я же не раз добавлял в топливо немного солярки, примерно 1 л на бак. Часть ее, не сгорая при работе мотора, собирается в «узких местах» (например, между кольцами и их канавками), пропитывает нагар, размягчает его и вымывает. Кольца освобождаются, и компрессия двигателя восстанавливается. Выгоднее приурочить эту процедуру к замене масла – ведь его, разбавленное соляркой, потребуется заменить свежим.

М. ХАЧАТРЯН,
Новороссийск

В управлении старых «мерседесов» довольно быстро изнашиваются упоры, ограничивающие поворот управляемых колес. Ездить без них не советую – в некоторых ситуациях это довольно опасно. Мы вместо родных упоров ставим пластиковые пробки от шампанского. По мере износа их меняем.

ЗДЕСЬ КЛИМАТ ИНОЙ!

За ответ на задачу № 42 (ЗР, 2011, № 6) «Здесь вам не равнина» **Василий Катрич** из Подмосковья получает от фирмы Mystery Electronics навигатор MNS-520MP с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NPX от компании Philips Semiconductors.

Напомним, о чем была речь. Водители УАЗов решили заночевать в знакомом ущелье, возле хрустального ручейка. Занялись шашлыками. В приемнике Высоцкий пел: «Здесь климат иной...», но его то и дело перебивал треск атмосферных разрядов. Впрочем, небо было ясное, погода теплая, звезды с кулак перед носом! Водители совсем было расслабились – но испортил им кайф местный егерь, предупредивший о какой-то опасности: у вас, мол, пять минут на сборы; замешкаетесь – и джипы не вывезут. О чем же он предупредил?

Вопрос нехитрый – опытный путешественник сразу ответит! Вот и Василий Катрич, блестяще решивший задачу № 13, нынче вновь отметился.

Эту задачу мы поставили в июньский номер неслучайно. Темы, касающиеся обслуживания, пока отставили. Лето – излюбленное время для путешествий, в которых неопытный человек порой может так влипнуть, что никакие егеря не спасут.

Чем же спугнул егерь наших странников? В некоторых письмах мы читаем об опасности схода лавин. Но снежные лавины скорей характерны для периода, когда на склонах лежит неустойчивый снег (например, зимой – свежевыпавший или, в начале весны, уже начавший подтаивать). Явная подсказка – атмосферные разряды! Похоже, поблизости от лагеря в горах собиралась гроза. А это почти стопроцентная вероятность ливневого дождя – и тогда даже без лавин шашлычок на время придется отложить.

Наблюдательные люди, даже не бывавшие в настоящих горах, знают, что и на равнинах встречаются ландшафты с перепадами высот в десятки метров и более, отчего здешние ручейки во время ливней способны вздуться, превратившись в мощные реки. Ну а в горах – это уж сам бог велит! Чем круче склоны и сильней дождь, тем быстрей миллионы ручейков сливаются в бурные потоки. Даже на берегу равнинной реки ночевка требует осмотрительности: если мощным ливнем накрыло соседнюю республику в сотне километров выше по течению, не надейтесь, что до вас паводок не докатится.

Читатели рассказывают не только о паводках, но и о других опасностях грозы. Спасаясь от возможного селя, кто-то просто старается подняться выше по склону – и может пострадать от удара молнии: *«Чаще всего молнии попадают в одиноко стоящие деревья, столбы, строения, а на открытом месте и в людей. Грозу лучше всего переждать в салоне машины, закрыв двери, окна, люки. Попавший в машину разряд стекает в землю по поверхности кузова, а люди внутри, как в клетке Фарадея, страдают лишь от испуга, вызванного звуковым ударом»*.

В письме победителя сказано: *«Знание местности, особенностей погоды в регионе и опыт подсказали егерю, что очень скоро хрустальной чистоты ручей на дне ущелья превратится в грязный бурный поток. Уровень воды может подняться на несколько метров, а энергии хватит на то, чтобы не только машину – огромные валуны в несколько тонн катить по ущелью, сметая все на своем пути»*.

Знать эти элементарные вещи полезно всякому, кто путешествует самостоятельно, не полагаясь на турфирму или иного «доброго дядю». Не всегда же вовремя появится такой вот егерь, который предупредит об опасности! Неспроста Катрич написал: *«Жаль, что Толя и его друзья сами не обратили внимания на грозовые помехи в радиоэфире и предупреждения Высоцкого об особенностях горного климата»*.

Учтем и то, что берега ручьев, оврагов, балок и т. п. часто хранят следы предыдущих затоплений: принесенный потоком плавучий мусор, трава на ветвях прибрежных зарослей четко показывают, насколько высоко поднималась вода. Ставить палатку ниже этих «отметок» как минимум безрассудно! Более того, даже просто спускаться к горному ручью рискованно.

Вновь цитируем победителя: *«Площадь водосбора даже у незаметного в сухое время ручейка может составлять десятки квадратных километров. Во время сильной грозы на каждый квадратный метр выливается несколько ведер дождевой воды... В нижней части ущелья... в короткое время пронесется поток, собравший в себя почти всю эту воду»*.

Арифметика простая. Допустим, ручей невелик – с площадью водосбора всего 10 км², но дождь сильный – на каждый квадратный метр выпало 100 л воды. Тогда *«...даже если 20% этой воды впитается в почву, то через нижнюю часть ущелья за несколько десятков минут пронесется поток общим объемом 800 тысяч тонн»*. Егерь лесничества знал, о чем говорил! **ЗР**

Всем участникам конкурса спасибо. Василия Катрича поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 45

ЖАДНОСТЬ

Бензин все дороже – и, дабы не ездить на склад повторно, Фома сообразил, как поступить. Положил на верхний багажник своей «одиннадцатой» штук пятнадцать шестиметровых досок сечением 140 на 40 мм. Приговаривал: «Сосны тут килограммов под сто – но осторожненько довезу!».

Ехать предстояло недалеко – 5 километров, правда, по лесной дороге. Но Фома не лыком шит – закрепил груз на совесть. А при разгрузке машины вдруг стал так громко ругаться, что не только ребятишки сбежались послушать, но и супруга вышла на крыльцо. И, поняв, что произошло, высказала претензию самому Фоме: сэкономил, мол, литр бензина и полчаса, а сколько теперь потратишь?!

Какие же траты предстоят семейному бюджету?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 октября 2011 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер.,10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. (Победителя представим вам в декабрьском номере ЗР.)

ОРУЖЕЙНАЯ ПАЛАТА

Револьверы «Кольт» за свою более чем столетнюю историю имели переменный успех: были и удачные модели, и не очень. Каким получился автомобильный «Кольт» седьмого поколения (модель Z30) у японской фирмы «Мицубиси», выяснял **Игорь Козлов**.

У нас «Кольт» не столь популярен, как, скажем, корейский «Хёндай-Акцент». Тем не менее у него есть свои поклонники. Как обычно, мы подскажем, на что обратить внимание при покупке подобной машины и чего следует ожидать в последующей эксплуатации.

УДАЧНЫЙ КАЛИБР

Он ни мал ни велик: при скромных внешних габаритах в салоне просторно. Но здесь имеются другие проблемы. От тряски может неожиданно открыться бардачок. Это обычное явление – перестает держать замок. Чего только с ним не делали до 2006 года, когда появилась модернизированная версия: растягивали пружины защелок, напаивали на сами защелки дополнительный слой пластика, делая их более зубастыми. И все это зачастую было напрасно. После доработки жалоб стало меньше, но не настолько, чтобы говорить о полном решении проблемы. Некоторые владельцы поступают проще: ставят на крышку мебельные или галантерейные (используются на сумках) магниты.

Многие детали кузова оцинкованы, поэтому искать ржавчину – пустая затея, если только машина не побывала в аварии. Даже нижние отбортовки дверей, где краска стерта до железа, не поддаются коррозии. Облупившееся покрытие на бампере, в зоне стыка с фарами, тоже не добавляет лоска, но, избегая моек под давлением, с такой проблемой вы вряд ли столкнетесь.

Если к 70–80 тыс. км дворники стали вяло двигаться и при этом даже новые щетки дробят по стеклу, снимите

ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

Mitsubishi Colt

ДЕБЮТ: седьмое поколение модели было представлено в Японии в 2002 году. В 2004-м в Женеве состоялась европейская премьера.

КУЗОВА: 3- и 5-дверный хэтчбеки (только они официально поставлялись в Россию), универсал «Плюс», купе-кабриолет. Спортивные версии: CZ3, CZT, CZC.

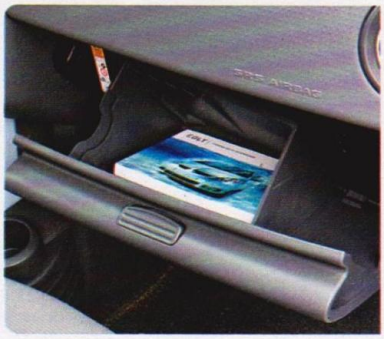
ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – P4, 1,1 л, 75 л.с.; P4, 1,3 л, 90, 92 и 95 л.с.; P4, 1,5 л, 98, 102, 105, 109, 147, 154 и 163 л.с.; дизельный – P4, 1,5 л, 95 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: M5, MA6 (робот), CVT (вариатор, только для японского рынка).

ПРИВОД: передний (для японского рынка выпускались и полноприводные модели).

РЕСТАЙЛИНГ: в 2008 году значительно изменилась внешность – бамперы, оптика, решетка радиатора, кузовные панели (под единый корпоративный стиль Jet Fighter).

КРЭШ-ТЕСТЫ: в 2004 году уровень безопасности по методике NASVA (Япония) был оценен в четыре звезды для водителя и в пять – для переднего пассажира (хороший результат для того времени). В 2005-м EuroNCAP присудил четыре звезды.



Замок бардачка часто не держит крышку – обычно ее меняют в сборе. За работу просят 360 руб., но цена самой детали просто сумасшедшая – 8150 руб.!

Салон выглядит симпатично, но со временем в нем появляются скрипы. Лампочки подсветки органов управления перегорают довольно быстро.

На российский рынок поставляли только машины с бензиновыми двигателями 1,3 и 1,5 л. Моторы надежные и часто работают без поломок более 200 тыс. км.

При скромных внешних размерах кузова багажник получился вместительный, к тому же задний диван складывается по частям.

трапецию стеклоочистителя, разберите и смажьте. Упустите момент – раскошелитесь на новую, а то и на мотор-редуктор, который может сгореть из-за повышенного сопротивления.

В салоне периодически появляются «сверчки», и бороться с ними, как шутят многие владельцы, можно лишь при помощи дихлофоса. А если серьезно, то, найдя источник, отделяем враждующие элементы приклеиванием замшевых полосок.

ОПЯТЬ СКРИПИТ ПОТЕРТОЕ СЕДЛО

Если к 60–70 тыс. км в передней подвеске появились стуки, то, скорее всего, износились втулки стабилизатора. Стойки молчат порой даже при пробеге за 150 тыс. км, поскольку сделаны просто и надежно: две шпильки с четырьмя резиновыми буферами на каждую (как на «москвичах» семейств 408–2140). Подобные конструкции, лишенные шаровых пальцев, весьма живучи, а когда их все-таки придется менять, отнеситесь очень внимательно к покупке новых. Можно нарваться на обычные болты с втулками от унитазов. Такие втулки развалятся очень скоро! Шаровые опоры и рулевые пальцы вряд ли застучат и к 150 тыс. км.

Если же спереди появились скрипы, возможны варианты. При ходе подвески вверх-вниз часто скрипят гофры-пыльники стоек или сайлент-блоки верхних опорных чашек. Лечим, смазывая трущиеся поверхности силиконовой смазкой (ни в коем случае не «Литолом» или подручным машинным маслом: нефтепродукты разъедают резину). Если похрустывает при повороте руля, ищите виновника в опорных подшипниках стоек. Хотя детальки примитивные (обычные фторопластовые колечки), заменить их непросто – нужно разбирать стойку, стянув рабочую пружину, а перед этим снять «жабо». Сами амортизаторы служат долго и, даже начиная «потеть», успешно гасят вертикальную раскачку.

На некоторых экземплярах при повороте руля слышны щелчки в рулевой колонке – это язычок замка касается рулевого вала. Кто успел, поменял колонку с замком по гарантии, а у кого последняя закончилась, рекомендуем не переживать: это не тот стук, что наружу вылезет. По крайней мере, официальной отзывной кампании по данному дефекту не было, а стало быть, случаев самопроизвольной блокировки рулевого вала – тоже.

Бывает, начинает посвистывать ремень генератора. В приводе нет автоматического натяжителя, поэтому по мере износа шкивов и ремня натяжение ослабевает. Если подтянуть не откладывая, свист исчезнет и старый ремень еще послужит. Некоторые «умельцы», упустив момент,

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика двигателя	600
Диагностика ходовой части/тормозов	960/960
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты моторного отсека)	840
Замена трапеции стеклоочистителя	1200
Замена масла в МКП/роботе	600/600
Замена ремня генератора	960
Замена задней ступицы	1400
Замена втулок стабилизатора передней подвески	1800
Замена тормозных дисков передних/барабанов задних	2400/1440
Регулировка углов установки колес	1200
Нормочас	1200

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.

Крыло переднее	7100
Накладка бампера переднего/заднего	8100/7200
Блок-фара/фонарь	8300/6100
Фильтры: масляный/воздушный/салонный	425/800/1380
Свечи зажигания (комплект)	680
Ремень генератора	350
Расширительный бачок системы охлаждения ДВС	600
Сцепление (корзина, диск и выжимной подшипник)	15 900
Актуатор сцепления	21 200
Амортизаторы передние/задние (за пару)	8400/6900
Опорные подшипники стоек (пара)	730
Тормозные диски передние	6000

избавляются от свиста, сильно перетягивая ремень, чего делать категорически не советуем. Дешевле поставить новый, чем потом ремонтировать навесные агрегаты, меняя в них подшипники.

На наш рынок официально поставляли только модели с моторами 4A90 (1,3 л) и 4A91 (1,5 л). Они надежны и каких-либо характерных болячек не имеют. Привод ГРМ – цепной, так что еще одной заботой меньше. Главное – следите за уровнем охлаждающей жидкости: она порой сочится по шлангам расширительного бачка. В этом случае снимите бачок и удалите со штуцеров облой – как правило, помогает.

ПОЛУАВТОМАТ

В механической коробке F5MG к 150 тыс. км порой закисает вал механизма выбора передач, это чувствуется по тугому перемещению рычага. Сам механизм сравнительно недорог (неоригинал стоит от 3 тыс. руб.), заменить его просто. Сцепление долголетием не отличается, зачастую его меняют уже на 60 тыс. км по причине износа накладок ведомого диска. Специалисты настоятельно рекомендуют менять комплект целиком – вместе с корзиной и выжимным подшипником.

Капризы робота F6SG часто проявляются в самый неподходящий момент: когда вперед ехать некуда, а задняя передача не включается. Попробуйте для начала заглушить двигатель, подождать пару секунд и затем повторить попытку – бывает, помогает. Иначе потребуется перепрошивка электронных блоков либо замена сцепления. В последнем подвержен короблению ведомый диск, при этом сцепление, как говорится, ведет. Если на таком фоне обороты первичного вала превышают 200 в минуту, передача не включится, поскольку электроника будет беречь агрегат от ударных нагрузок. Перепрошивкой несколько повышают порог включения, и проблема, как правило, исчезает. Если не помогло, готовьтесь менять сцепление. Здесь при установке коробки важно четко соблюсти соосность первичного вала с ведомым диском, дабы не погнуть ступицу. Желательно также проверить биение диска до его установки, иначе вся работа пойдет насмарку.

Реже выходит из строя актуатор выжима сцепления (электропривод, заменяющий педаль). В нем обламывается рабочий шток, и тогда ни одну передачу уже не включишь. Порой актуатор приканчивают сами владельцы, отсоединяя клемму аккумулятора сразу после выключения зажигания, чего делать категорически нельзя

«Кольт» частый гость в шиномонтаже: жесткая подвеска и низкопрофильные шины не лучший вариант для наших дорог.

В трапеции стеклоочистителя закисают оси. Смазывать их снаружи, не разбирая, бесполезно. Если хотите избежать замены узла, не поленитесь его снять и разобрать.

При замене актуатора важно совместить его с картером робота. Для этого на овальных отверстиях имеются риски, а на картере – ответные метки.

до той поры, пока механизм не завершит самокалибровку, выбрав крайние положения. Как правило, на это уходит 20–30 секунд, но лучше перестраховаться, выждав минуту. Поэтому всегда следите за состоянием батареи, поскольку актуатор плохо переносит пониженное напряжение! В общем, капризный агрегат. Радует лишь то, что в процессе эксплуатации он не требует никакой регулировки (например, инициализации, как у «Тойоты») и сам компенсирует зазор при износе накладок ведомого диска.

Из других узлов к 100 тыс. км потребуют внимания задние ступицы, а при каждом ТО – задние барабанные тормоза (на некоторых версиях с мотором 1,5 л сзади ставили дисковые). Ступицы меняем в сборе, а тормозные механизмы разбираем, очищаем от продуктов износа и смазываем постели колодок, обязательно проверив накладки. Порой от возраста они отслаиваются, и тогда весьма вероятно, что тормоз заклинит (как обычно, неожиданно). Если держатся нормально, то могут отходить и все 100 тыс. Ресурс передних колодок составляет в среднем 30 тыс. км, а дисков обычно хватает на три комплекта колодок.

Итог: двигатель, подвески и МКП оказались на фоне конкурентов вполне надежными. А вот наспех установленный (видимо, в угоду маркетингу) робот, до сих пор не изживший детские болячки, значительно подпортил репутацию неплохому, в общем-то, автомобилю. **ЗР**

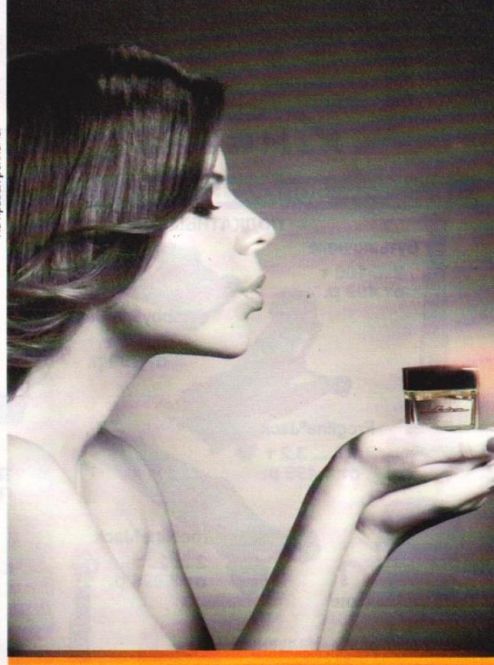
Благодарим компанию «Автомир» на улице Перерва в Марьине (Москва) за содействие в подготовке материала.

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ* (75–150 тыс. км), руб.

Модель	1,5 л, МКП	1,5 л, робот
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	418 000	401 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	71 500	
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Ремонт трапеции стеклоочистителя (разборка и смазка)	1800	
Ремень генератора	1310	
Актуатор сцепления	–	21 800
Перепрограммирование блоков КП	–	600
Сцепление	22 400	
Задняя ступица (одна)	11 600	
Втулки стабилизатора передней подвески	4300	
Опорные подшипники передних стоек	5530	
Тормозные диски и колодки передние	11 200	
Тормозные колодки передние (две замены)	7040	
Тормозные колодки задние	3540	
Обслуживание задних тормозов (при каждом ТО)	7200	
ИТОГО	565 420	570 820
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	338 000	328 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	227 420	242 820
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	8,0	7,6
Расходы на топливо (А92; 26,5 руб./л)	159 000	151 050
Стоимость километра пробега (ЗР, 2011, № 1)	5,15	5,25
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Трапеция стеклоочистителя	8100	
Бардачок в сборе с замком	8510	
Тормозные колодки задние	3540	
Амортизаторы передние	13 200	
Механизм выбора передач	11 800	–

*Цены на июль 2011 года, ремонт и ТО у дилера.
**Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.

На правах рекламы



Уникальные
АРОМАТЫ AIRLINE

Впервые ароматизаторы для автомобиля с «умными запахами».
Все ароматы подобраны с учетом положительного воздействия запахов на организм человека.
Ноты лимона, ванили и белых цветов, аромат прохладного бриза позволят водителю чувствовать себя комфортно за рулем.

- Широкий выбор ароматов
- Эксклюзивный дизайн
- На упаковке предусмотрена специальная ароматизированная наклейка

www.airline.su

С НОВЫМ ГОДОМ!

Игорь Моржаретто решил не портить предновогоднее настроение и рассказать обо всех неприятных для автомобилистов законах, которые вступят в силу в следующем году, заранее.

В последнее время Госдума приняла необычно много законов – вышло несколько постановлений правительства, вступление которых в силу отложено до лета будущего года. Почему? У нас начинается предвыборный сезон: в декабре грядут выборы в Госдуму и местные органы власти, а в марте 2012-го будем голосовать за президента России. Если вводить непопулярные законы сейчас, можно вызвать недовольство населения и здорово подпортить благостную картинку будущих выборов. Других объяснимых причин для отсрочки новшеств на год, по мнению экспертов, просто нет. Законы и постановления эти крайне неприятные для электората. Многие из документов впрямую касаются автомобилистов.

Для организации парковки автомобилей Госдумы от одной из главных магистралей столицы «откусили» пять рядов; из-за этого, в частности, пришлось даже менять организацию движения в центре Москвы. Один данный факт уже достаточно хорошо характеризует отношение депутатов к проблемам простых людей. Кстати, в советское время машинам чиновников Госплана, располагавшегося в этом здании, для стоянки вполне хватало внутреннего дворика.

УДАРИМ ШТРАФОМ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ!

Итак, с 1 июля 2012 года за парковку на пешеходном переходе, на автобусных остановках или тротуарах придется заплатить от 1 тыс. до 1,5 тыс. руб. (вместо нынешних 100–300 руб.). Это в среднем по России. А вот жители двух столиц, а также гости Москвы и Санкт-Петербурга за стоянку или остановку там, где это запрещено знаком или разметкой, заплатят уже 5 тыс. руб. Такой же штраф для москвичей и петербуржцев предусмотрели за остановку и стоянку далее первого ряда, на трамвайных путях, остановках маршрутного транспорта (и ближе 15 м к ним), а также на тротуаре.

Когда этот закон проходил слушания в Госдуме (для обсуждения и утверждения хватило одного дня!), депутаты объясняли необходимость отложить на год его вступление в силу благой целью: за это время в городах должны создать необходимое количество законных мест на парковках. Однако, к примеру, в Москве перехватывающие парковки только проектируются, а вновь введенные полосы для общественного транспорта выжили припаркованные автомобили на соседние улицы, где теперь ни пройти, ни проехать.

Первого июня закончится мораторий на техосмотр, и с этого же времени вступает в полную силу закон, устанавливающий новые правила проведения ТО. Уже ясно, что процедура значительно подорожает (пока, как предполагают осторожные депутаты, до 2–3 тыс. руб.) и вряд ли станет проще. Так что, если есть возможность пройти техосмотр в этом году, лучше не откладывать.

Еще в июле этого года правительство повысило на 10–50% территориальные коэффициенты по ОСАГО для 169 из 299 городов России. Подорожал полис ОСАГО и для молодых водителей с небольшим стажем. Сборы страховщиков сразу повысились на 22%. Но этого мало – правительство уже рассматривает проект увеличения лимитов выплат и тарифов. Цель вроде благая: поднять лимит выплат за нанесение вреда жизни и здоровью пострадавшим в ДТП с нынешних 160 тыс. до 500 тыс. руб., а за пострадавшее в аварии имущество – со 120 тыс. до 400 тыс. руб. Но при этом обязательно повысится и цена самого полиса! По самым скромным подсчетам, в полтора раза. Данное постановление, как ожидается, тоже вступит в силу летом будущего года. Но будет ли легче пострадавшему получить деньги со страховой компании? Сомневаюсь...

Не остались в стороне и судебные приставы. Как сообщил первый заместитель директора Федеральной службы судебных приставов Сергей Сазанов, сейчас готовится законопроект, который позволит отнимать у неплательщиков алиментов или должников по кредитам водительское удостоверение. Документ уже прошел ряд экспертиз и согласований и в ближайшее время будет вынесен на обсуждение в Госдуме. Его действие

начнется... правильно, как раз со второй половины 2012 года.

Кроме того, Россия может вернуться к уже забытой практике учета нарушений ПДД: вновь появятся талоны, где инспекторы будут проставлять «штрафные баллы». Об этом заявил глава Комитета Госдумы по законодательству Владимир Плигин.

И это далеко не все неприятные новости! В июле этого года правительственная экспертная группа по подготовке «Стратегии-2020» решила, на какие средства развивать дорожную систему: надо снова взять деньги у автомобилистов. Хотя уже сейчас владельцы транспорта покрывают около 40% бюджетных расходов на дорожную систему. Но этого не хватает, поэтому акцизы на топливо в 2012–2015 годах повысятся в расчете на литр не на 3 руб., как заложено в Налоговом кодексе, а еще в два с половиной раза – на 7–8 руб. Тогда почти треть розничной цены бензина пойдет на строительство и ремонт дорог.

Заодно, кстати, напомню, что предположительно в 2012 году в некоторых регионах (пока называют десять – двенадцать) может начаться внедрение единого налога на недвижимость. Его ставка, как обещают, составит 0,1% рыночной стоимости имущества (в будущем она может и вырасти). Ясно, что новый налог может здорово ударить по карману всех, в том числе и автомобилистов. Ведь заплатить придется за право владеть не только квартирой или дачей, но и гаражом...

ОЛИМПИЙСКИЙ РЕЗЕРВ

В принципе, причины, побудившие депутатов и чиновников пойти на неприятные меры, известны. Дефицит доходной части бюджета составляет ныне около 5% и не хочет сокращаться – несмотря на то, что цена нефти (налоги с ее продажи составляют основу бюджета) достаточно высока. Понятно, что государство пытается подстелить соломку и выдумывает разные виды новых налогов и штрафов. Которые, ясное дело, часто легче всего снять с автовладельцев – они ведь, с точки зрения государства, самые зажиточные. Машину имеешь – плати!

Хотя есть и другой способ пополнения казны: попытаться хоть как-то бороться с коррупцией, которая достигла невиданных масштабов. Даже президент вынужден констатировать, что только на госзакупках у нас ежегодно воруют свыше 1 трлн. руб.! И это, похоже, только верхушка айсберга...

Впрочем, борьба с коррупцией – задача серьезная и опасная. Гораздо легче назначить дополнительные сборы с населения – с мелких предпринимателей, садоводов, курильщиков и т. д. Только мне кажется, что это неправильная дорога. К «светлому будущему» она точно не приведет.

Вот еще пример – так сказать, напоследок. Даже обмыть вышеприведенные печальные новости вскоре станет очень накладно, ведь грядет повышение акцизов на алкогольную и табачную продукцию. С 1 июля 2012 года акцизный сбор с литра этилового спирта поднимется с 254 до 300 руб., а затем будет прибавлять по 100 руб. в год. В результате минимальная цена поллитровой бутылки водки, установленная сейчас на уровне 98 руб., поднимется сначала до 108 руб., а через два года – до 184 руб. Но это я так, к слову... ЗР

На правах рекламы

На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России – Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации генерал-майор полиции **Виктор Нилов**.

1 Собираюсь покупать новый автомобиль 2010 года выпуска. Надо ли проходить техосмотр в связи с принятием нового закона? Если надо, то на какой срок выдадут талон?

О. Смирнов, Московская область

Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» вступает силу 1 января 2012 года (за исключением отдельных положений). Следовательно, до этой даты необходимо руководствоваться постановлениями Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 880 и от 24 мая 2011 года № 413. Так, если транспортное средство будет регистрироваться в текущем году, то талон о прохождении государственного технического осмотра вам будет выдан сроком на три года при постановке транспортного средства на учет. Если же регистрация будет осуществляться в 2012 году, то согласно упомянутому Федеральному закону ваше транспортное средство освобождается от осмотра на три года. Но учтите, что этот срок будет исчисляться с момента выпуска транспортного средства в обращение, которым является дата выдачи паспорта транспортного средства (см. Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 20 сентября 2009 года № 720).

2 У меня права категорий B, C, D и E. Пришло время их менять, однако в медсправке написали, что я годен к управлению транспортными средствами только категории B. Не будет ли при замене проблем с остальными категориями?

В. Романчев, Москва

В соответствии с Инструкцией о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений в подразделениях ГИБДД МВД России (утверждена приказом МВД России от 20 июля 2000 года № 782) при замене водительского удостоверения на новом указываются те категории, на которые есть допуск в медицинской справке. Восстановление разрешающих отметок производится после представления соответствующей медицинской справки. Таким образом, если отсутствие в имеющейся у вас справке разрешения на управление транспортными средствами категорий C, D и E не связано с реальными медицинскими ограничениями по управлению этими ТС, а обусловлено иными причинами, советую вам сначала обратиться в медицинскую водительскую комиссию для получения новой медицинской справки, после чего – в экзаменационное подразделение Госавтоинспекции для замены водительского удостоверения.

3 Позвонила в ГАИ, чтобы узнать реквизиты для оплаты штрафа. Однако со мной отказались общаться; сказали только, чтобы я приехала и переписала их в дежурной части. Неужели трудно назвать несколько цифр?

Е. Семина, Самарская область

В данном случае сотрудники Госавтоинспекции нарушили требования Административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утвержден приказом МВД России от 2 марта 2009 года № 185). Данный регламент обязывает сотрудников ГИБДД давать консультации по телефону при условии сообщения гражданином фамилии, имени, отчества. При ответах на телефонные звонки сотрудники ГИБДД подробно и в вежливой форме информируют обратившихся по поставленным вопросам. Ответ на телефонный звонок должен начинаться с информации о наименовании органа, в который позвонил гражданин, фамилии и должности сотрудника, принявшего телефонный звонок. При невозможности для сотрудника, принявшего звонок, самостоятельно ответить на поставленные вопросы телефонный звонок должен быть переадресован (переведен) на другое должностное лицо или же обратившемуся гражданину должен быть сообщен телефонный номер, по которому можно получить необходимую информацию. В общем случае время разговора не должно превышать пяти минут. Отказ сотрудника Госавтоинспекции в консультации по телефону может быть обжалован в установленном порядке вышестоящему должностному лицу.

4 Сосед по гаражу стер цифру 1 в обозначении кода региона на регистрационном знаке. В итоге получилось 02 вместо 102. Говорит, это для того, чтобы сбить с толку видеокамеры. Я тоже подумываю над таким решением. Наказывают ли за подобные поступки?

Р. Хаснулин, Уфа

Наказывают! Ответственность за данный вид правонарушения предусмотрена частью 1 статьи 12.2 КоАП РФ: налицо управление зарегистрированным транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований госстандарта государственными регистрационными знаками. Наказание за это – предупреждение или административный штраф в размере 500 рублей. Но даже если вас не пугает такая сумма штрафа, я не советовал бы следовать примеру вашего соседа. Информация о ранее наложенном административном наказании (в течение года с момента его исполнения) может послужить основанием для более сурового наказания в случае очередного нарушения ПДД.

5 Купил машину и сразу решил ее продать. Однако новому хозяину отказывают в ее регистрации. Говорят, что прежний хозяин должен сначала поставить машину на учет и только потом снять и продать. Правы ли в ГАИ?

М. Голубович, Тверь

Сотрудники Госавтоинспекции правы. Установлена обязанность зарегистрировать транспортное средство в течение срока действия регистрационного знака «Транзит» или в течение пяти суток после приобретения вне зависимости от дальнейших планов на автомобиль (постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2004 года № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной

техники на территории Российской Федерации»). Постановка на учет и снятие с учета в этом случае могут быть оформлены одновременно, причем металлические регистрационные знаки не выдаются, а оформляются знаки «Транзит». Только после этого транспортное средство может быть зарегистрировано новым владельцем.

6 Нередко сотрудники ГИБДД сами создают затруднения для движения из-за того, что останавливают транспорт для проверки документов, вследствие чего сужается проезжая часть. Как с этим бороться?

Г. Николаишвили, Екатеринбург

Ответ на ваш вопрос также дает упомянутый выше Административный регламент. Он, в частности, запрещает «останавливать транспортные средства на участках дорог, где их остановка запрещена правилами дорожного движения, за исключением случаев, когда такая остановка связана с необходимостью пресечения преступления, предотвращения реальной угрозы причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу участников дорожного движения, а также случаев обозначения места остановки патрульным автомобилем с включенными специальными световыми сигналами, другими средствами регулирования и организации дорожного движения». Бороться с нарушениями указанных требований можно путем информирования руководства соответствующего подразделения об обнаруженных фактах. Сделать это можно как письменно, так и устно, обратившись к руководству соответствующего подразделения Госавтоинспекции.

7 Куда обращаться, если сотрудники ГИБДД вымогают взятку?

С. Зинченко, Тула

В подобных случаях надо незамедлительно связаться по телефону с руководителем либо дежурной частью соответствующего подразделения Госавтоинспекции, а также с подразделением собственной безопасности. Необходимые телефонные номера имеются на видном месте как на стационарном посту ДПС, так и на патрульных автомобилях Госавтоинспекции. Кроме того, эти данные советую получить заблаговременно (например, с помощью Интернета) и хранить в автомобиле. Следует также проинформировать указанные органы письменно, как только появится такая возможность.

8 Являюсь гражданином Молдавии, но часто приходится бывать в России. За мной числится четыре неуплаченных штрафа. Что мне грозит, если я и дальше не буду их платить?

Александр Б.

Рекомендую вам срочно погасить задолженность, так как в соответствии с частью 1 статьи 20.25 КоАП РФ неуплата административного штрафа в установленный срок влечет за собой наложение штрафа в двукратном размере суммы неуплаченного штрафа либо административный арест на срок до 15 суток. То, что вы – гражданин другого государства, не облегчает вашу участь, так как согласно части 1 статьи 12.6 КоАП РФ иностранные граждане, совершившие на территории Российской Федерации административные правонарушения, подлежат административной ответственности на общих основаниях. Коме того, федеральный закон от 15 августа 1996 года № 114-ФЗ «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию» устанавливает, что для иностранного гражданина уклонение от уплаты административного штрафа в период его предыдущего пребывания является основанием для запрета въезда в Россию.

На правах рекламы

★ KYB - крупнейший поставщик амортизаторов на конвейер и один из ведущих поставщиков амортизаторов на вторичный рынок (aftermarket) Европы
★ KYB доверяют ведущие мировые производители автомобилей*
★ Продукция KYB для первичной комплектации автомобиля и вторичного рынка выпускается по единым стандартам на одних и тех же производственных линиях
★ Продукция KYB для первичной комплектации автомобиля и вторичного рынка обладает одинаковыми качественными и техническими характеристиками
★ Вся продукция KYB для вторичного рынка защищена длительной гарантией производителя (до 24-х месяцев или 70 000 км пробега с момента приобретения)
★ Широкая сеть сертифицированных точек продаж и авторизованных СТО обеспечивает доступность продукции и ее гарантийное обслуживание

*Производители автомобилей, использующие продукцию KYB в первичной комплектации: Toyota, Mitsubishi, Renault, Nissan, Peugeot, Citroen, BMW, Mercedes Benz, Audi, Volkswagen, Suzuki, Subaru, Honda, Ford, Daihatsu, Daimler...

www.kyb.ru

С ЖЕЗЛОМ НАПЕРЕВЕС

Что делать, если сотрудник ГАИ ведет себя по-хамски? А если врет прямо в глаза? Многие водители, увы, опускают руки. Но хамство прощать не стоит, уверен **Сергей Смирнов**.

ПРОЧЬ, ХОЛОПЫ, – ОПРИЧНИКИ ЕДУТ

Весенним днем Александр С. на своем «Мерседесе» подъехал к популярному магазину «Азбука вкуса», расположенному на Кутузовском проспекте столицы. Не один – с ним приехал товарищ с женой. Движение на этом участке правительственной трассы обычно плотное, но в это время машин было на удивление мало. А вот небольшая парковка оказалась полностью занята. Однако Александру повезло: водитель одного из автомобилей подал знак, что сейчас будет выезжать, вот только сложит продукты в багажник. С. включил поворотник и остановился в правом ряду. И тут водитель и пассажиры «Мерседеса» услышали, как кто-то по громкоговорителю совсем не вежливо потребовал убрать машину. Голос раздавался из милицейской «десятки»; его обладатель в грубой форме, обращаясь на ты, приказал немедленно очистить Кутузовский. Самое интересное, что соседние три полосы (напомню, Александр ожидал выезда с парковки машины в крайнем правом ряду) были практически свободны, вечерние пробки еще не начались. С. все-таки дождался, когда освободилось место на парковке, и занял его. Вроде бы при этом никому не помешал...

Оказывается, не так. Из остановившейся впереди патрульной «десятки» с номером А1118 вышел обладатель грозного командирского голоса – инспектор 2-го СП ДПС старший лейтенант Д. Ботин и обвинил водителя чуть ли не в том, что он умышленно перекрыл правительственную трассу, создал при этом угрозу и так далее. К лейтенанту присоединился майор – видимо, начальник Ботина. Тот про угрозу теракта уже не говорил, а обвинил С. в нарушении правил парковки. Дескать, она тут запрещена. Александр только показал на знак «Р», который висел тут же, на столбе. «Очень умный? Будем лечить!» – почему-то обиделись офицеры, забрали документы и начали составлять протокол. Суть претензий была следующей. Александр «наглым образом» перекрыл все движение и мешал проезду милицейской машины со спецсигналами! А за такое нарушение наказание суровое: от штрафа (300–500 рублей) до лишения права управления (1–3 месяца).

На оформление бумаг сотрудники ДПС потратили без малого полчаса и, вручая Александру копию протокола с «времянкой», позлорадствовали: дескать, походишь пешком три месяца – поумнеешь. В следующий раз будешь знать, с кем имеешь дело.

С. уже понял, с кем имеет дело, и на всякий случай сфотографировал несколько раз и место предполагаемого нарушения правил, и расположение всех машин.

ФЕМИДА: СЛЕПАЯ, ГЛУХАЯ И...

Гаишники так спешили наказать Александра, что сразу вручили ему повестку с датой рассмотрения дела в суде. Только вот про праздничные дни они, видимо, забыли и назначили (хотя права у них такого нет вовсе) судебное разбирательство на 14 июня 2010 года. В прошлом году это был как раз выходной... В судебном участке № 207 района Дорогомилово решили все-таки в этот день на работу не выходить, а Александру посоветовали ждать извещения непосредственно из суда.

В ожидании повестки С. обратился ко мне за помощью. Просмотрев документы, я был просто поражен откровенной наглостью и безграмотностью сотрудников ДПС! Если верить протоколу, составленному офицером Ботиным, Александр «не пропустил спецавтомобиль с включенными мигалками и сиреной». Но позвольте, пункт 3.2 ПДД требует, чтобы участники дорожного движения уступали дорогу «транспортным средствам со специальными цветографическими схемами и включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов, а также включенным специальным звуковым сигналом». Термин «уступить дорогу» означает, что водитель не должен «начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр». Но ведь «Мерседес» Александра стоял у парковки, пропускал выезжающий автомобиль, сам не начинал каких-либо маневров, препятствующих движению машины ДПС. К тому же ни сирена, ни мигалки включены не были, а соседние полосы оставались свободными – на фотографиях это хорошо видно. Позицию Александра подтверждали и пассажиры его автомобиля, ведь все происходило у них на глазах. Но инспектор Ботин написал, что Александр нагло мешал проехать ему на неотложное задание! Видимо, задание это было настолько

важным, что полчаса, потерянные инспектором на оформление протокола, не в счет... В общем, обвинение явно шито белыми нитками, поэтому в суд я шел уверенным в успехе.

Увы, мировой судья О. Соломатина никаких нестыковок не заметила. Или не захотела? Судья заключила, что инспектор ГИБДД «не может говорить неправду» (это обычное дело), а протокол, составленный г-ном Ботиным, «подтверждается остальными доказательствами». Знаете какими? Рапортом самого инспектора и его же показаниями! Объяснения Александра и свидетельские показания очевидцев, а также мои пояснения были восприняты судьей как продиктованные «желанием избежать наказания»! Между прочим, желание-то здоровое – кто же хочет быть наказанным незаслуженно? Но в конце концов судья Соломатина вынесла постановление, которым, похоже, пыталась угодить обеим сторонам. Вроде бы признала водителя виновным, но наказание назначила не в виде лишения прав, а лишь оштрафовала на 300 рублей. Что, мол, вам жалко каких-то трех сотен?..

Нас такое положение дел не устраивало категорически. В очередной раз смириться с хамством сотрудников ГИБДД? Это уже вопрос принципа. И мы направили жалобу в Дорогомиловский суд. Дело попало к судье В. Белкиной, которая, похоже, специализировалась по уголовному праву – наше «детское» дело ее не заинтересовало. Промариновав нас несколько дней перед дверями зала суда (то уголовное дело слушается, то сотрудники ГИБДД не могут приехать), судья «проштамповала» тезисы коллеги и оставила постановление в силе.

СПРАВЕДЛИВОСТЬ В ТРЕТЬЕЙ ИНСТАНЦИИ

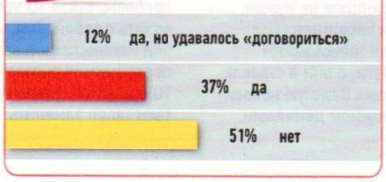
Как говорится, все при деле, все довольны. Представители власти изловили «нарушителя», улучшили отчетность да еще и 300 рублей в казну городскую заработали. Только вот нам это совсем не понравилось В декабре 2010 года я направил надзорную *жалобу в Московский городской суд.* Четыре месяца мы ждали очереди, и только в апреле суд вынес вердикт. Заместитель председателя Московского городского суда А. Дмитриев, кажется, оказался первым, кто внимательно прочитал материалы дела. И пришел к выводу, что «все имеющиеся в деле доказательства вины Александра С. (читай: все «доказательства», выдуманные сотрудниками ГИБДД. – *С.С.*) ничем не подкреплены и противоречат обстоятельствам дела»! А раз так, то, согласно статье 1.5 КоАП РФ, все сомнения в соответствии с принципом презумпции невиновности должны быть истолкованы в пользу Александра.

В общем, суд отменил постановление и признал С. невиновным. Правда, для этого пришлось пройти аж три инстанции; похоже, что ни мировые судьи, ни районные принципиально не хотят рассматривать административные дела «по закону». Их вполне устраивает установка: безоговорочно доверять сотрудникам ГИБДД, которые «при исполнении, а значит, врать не могут». Еще обиднее, что наши законодатели из года в год ужесточают наказания для водителей-нарушителей, а вот реальных наказаний для тех сотрудников ГАИ, которые трактуют ПДД как им вздумается, идут даже на заведомую фальсификацию документов, – нет. Не предусмотрена и компенсация водителю со стороны государства в случае, если доказано, что инспектор (государственный служащий!) незаконно обвинил его в нарушении ПДД. Согласитесь, было бы неплохо наказать такого «опричника» от ДПС! Но – увы... Мой опыт показывает: максимум, что грозит офицеру за такие «мелкие шалости», как грубость по отношению к водителям, искажение фактов при составлении протокола и незнание основ ПДД, – выговор от непосредственного начальства. Устный.

Сейчас, как нам рассказывают, идет переаттестация личного состава ГИБДД и бляху полицейского нацепят только лучшие, честные, грамотные сотрудники. Правда, непонятно, откуда они вдруг возьмутся. Впрочем, может случиться, старший лейтенант Ботин (или уже капитан?) прочтет этот материал и поймет, что был не прав. Раскается в своем поведении, попросит прощения у всех незаслуженно обиженных и начнет совершенно новую жизнь. Строго по закону, по Правилам, а не по понятиям. Вы в это верите? Лично я – не очень... **ЗР**

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Вам случалось быть без вины виноватым на дороге?



На правах рекламы

СТАРТ ВОЛЬТ

Генераторы и Стартеры нового поколения

Генераторы СтартВольт превосходят аналоги на 50-110%

Патент на полезную модель № 97226 от 27.08.2010

Стартеры СтартВольт превосходят аналоги по скорости вращения на 30-50%

Технология «MAGNETIC5» основана на использовании многополюсного статора.
Конструкция стартера запатентована.

www.startvolt.com

ПРАВО НА ВЫЕЗД

Путешествие на своем автомобиле – для многих лучший вариант проведения отпуска. Но как сделать так, чтобы поездка в Европу или ближнее зарубежье не закончилась уже на границе? Необходимыми документами запасался **Сергей Смирнов**.

Виза

Этим «пропуском» необходимо обзавестись заблаговременно. В противном случае максимум, на что можно рассчитывать, – это ближайшие безвизовые страны: Казахстан, Белоруссия, Украина. В Европу, Китай и Монголию без визы путь закрыт. Практически все европейские страны входят ныне в Шенгенское соглашение, так что, скажем, с визой, полученной в испанском посольстве, вы без проблем въедете в Европу через любую страну; исключение – Болгария и Румыния, которые пока ставят собственные визы.

Кстати, получить визу можно, предъявив в консульский отдел подтверждение того, что забронирован номер в гостинице.

Медицинская страховка

При пересечении границы у вас и пассажиров должны быть на руках медицинские страховки. В некоторых посольствах получить визу без медицинского полиса невозможно, поэтому в большинстве случаев его оформляют заранее. Для путешествия по странам Евросоюза и Великобритании нужен полис, покрывающий расходы на сумму не меньше чем 30 000 евро. Цена такого полиса определяется из расчета приблизительно 1–2 евро за день поездки. Для любителей экстремальных видов спорта (горные лыжи, сноубординг, виндсерфинг и др.) полис обойдется вдвое дороже: спасение и лечение спортсменов – дело хлопотное и дорогое.

Грин-карта

Для путешествия на машине понадобится еще одна страховка, аналог нашего ОСАГО – грин-карта. ОСАГО действует только на территории России, а «зеленая карта» работает лишь за границей. Купить ее можно в любой страховой компании, являющейся членом РСА. Цена везде будет одинаковой и зависит лишь от продолжительности путешествия, типа автомобиля (легковой, грузовой или автобус) и вида карты. Один вид карт – страховка для стран СНГ, другой – для Евросоюза. На всякий случай сделайте несколько копий грин-карты: случись авария по вашей вине, копию страховки потребует инспектор дорожной полиции.

Свидетельство о регистрации автомобиля

Наряду с водительским удостоверением является одним из основных документов, интересующих стражей порядка. Паспорт транспортного средства брать с собой не нужно.

Водительское удостоверение

Для поездки сгодятся любые действующие права. Они действительны в большинстве европейских стран, и менять их на новые никакой необходимости нет (ЗР, 2011, № 6). Другое дело, если вместо прав у вас «времянка». В этом случае вас на границе развернут. Не помогут и международные права, если вы заблаговременно успели такими обзавестись. Дело в том, что они действительны лишь при наличии национального удостоверения и необходимы лишь в странах, не присоединившихся к Венской конвенции 1968 года.

Талон ГТО

По большому счету талончик ТО нужен лишь для наших инспекторов и таможенников. Их европейским коллегам этот талон в принципе не нужен. При явном несоответствии автомобиля требованиям безопасности, а они в странах, подписавших Венскую конвенцию о дорожном движении, фактически одинаковы, вас просто развернут и никакой талон не поможет. Тем не менее, чтобы избежать проблем, талон ТО необходимо возить с собой. Тем, кто попал под «амнистию» и кому срок прохождения очередного ТО продлили, рекомендую все-таки талон заменить.

Доверенность

Еще один документ, который за границей (за исключением стран СНГ и Украины) спрашивать точно не будут. Зато обязательно потребуют наши пограничники! Причем там обязательно должна быть фраза: «С правом выезда за границу». В европейских странах такое понятие, как управление по доверенности, отсутствует. Для служебных автомобилей вместо доверенности можно воспользоваться путевым листом.

ПОДЪЕМНАЯ СИЛА

Итоги автомобильного рынка России за первые шесть месяцев 2011 года анализировал **Игорь Моржаретто**.

Итак, продажи новых автомобилей в России за полгода выросли более чем в полтора раза – на 56%! Такого подъема мы не видели давно. Всего покупателей нашли 1 млн. 235 тыс. легковых автомобилей – на 440 тыс. больше, чем годом раньше. Правда, надо помнить, что начало 2010 относилось еще к эпохе недавнего кризиса. Да и рекордных показателей 2008-го мы пока не достигли (тогда за первое полугодие реализовали почти 1,5 млн. авто). В июне темпы роста несколько замедлились (продано 246 тыс. машин, то есть +40% к июню прошлого года), но это не меняет общую тенденцию – все-таки сезон отпусков. Аналитики предсказывали продажи по итогам года на уровне 2 млн. 350 тыс. автомобилей. Видимо, эту цифру уже можно смело корректировать в сторону увеличения – минимум до 2,5 млн. штук.

В первой десятке марок-лидеров продаж на российском рынке не слишком много перемен. Но некоторые компании поменялись местами. Скажем, «Рено» поднялся на одну строчку (с 4-го места на 3-е), а его бывшее место занял «Хёндай». ГАЗ оказался на 11-й позиции, зато в первой десятке появился «Фольксваген». А главное – практически все компании в первом полугодии показали рост продаж, некоторые и вовсе рекордный. Из числа лидеров особенно отличились «Мицубиси» (+135%), «Опель» (+130%), «Ниссан» (+119%), «Фольксваген» (+102%)... Хорошо продавались все премиумные марки, но рекорд роста показал «Кадиллак», продажи которого выросли в 2,7 раза. Неожиданно подскочил спрос на модели китайского происхождения – «Вортекс» (+292%), «Лифан» (+234%), «Грейт Волл» (+135%).

Если оценивать ситуацию по моделям, то в лидерах по-прежнему продукция АВТОВАЗа. Самым популярным автомобилем в России является «Калина», «классика» пока на второй позиции, но, видимо, ненадолго – в июне она продавалась совсем вяло (–34%). Судя по всему, лишь программа утилизации держала интерес к этим машинам. Далее идут «Приора» и «Самара». Самой популярной иномаркой пока остается «Рено-Логан». Кстати, если бы французы объединили продажи «Логана» и родственного ему хэтчбека «Сандеро» (всего – 61 856 штук), то вместе они по популярности далеко обогнали бы «Самару»!

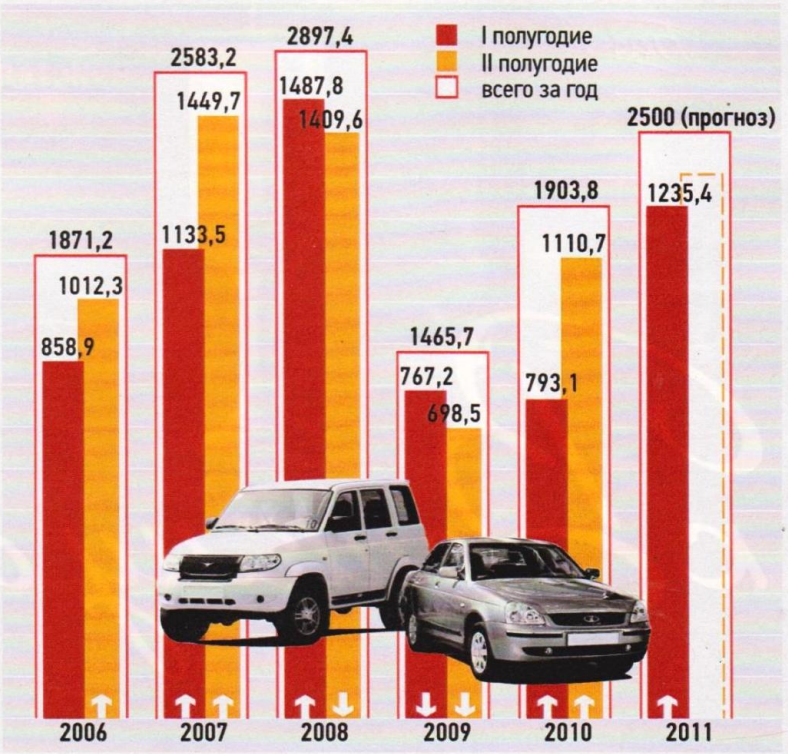
САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ МОДЕЛИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

(по итогам первого полугодия 2011 года)

		2011	2010
1	Lada Kalina	72 576	40 176
2	Lada 2104/2105/2107	69 500	51 390
3	Lada Priora	68 298	59 967
4	Lada Samara	53 591	50 343
5	Renault Logan	41 934	29 626
6	Hyundai Solaris	40 351	0
7	Ford Focus	38 438	30 088
8	Lada 4×4	27 573	19 945
9	Daewoo Nexia	26 097	18 580
10	Kia Rio	24 455	12 945

ПРОДАЖИ НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ В 2006-2011 ГОДАХ

(по итогам первого полугодия 2011 года)



Но «французов» теперь тоже ждет нелегкая жизнь. «Хёндай-Солярис», хоть и поступил в продажу всего полгода назад, уже в июне стал самой востребованной иномаркой российского рынка (продано почти 11 тыс. машин). У «Соляриса» все шансы по итогам года стать лидером среди иномарок. И даже – чем черт не шутит! – подвинуть с пьедестала некоторые автовазовские модели. «Форд-Фокус», несмотря на скорое обновление (производство третьего поколения во Всеволожске стартует в конце лета), позиций не сдает. В июне он тоже опередил «Логан»! Понятно, что тут сыграли свою роль различные акции, которые компания и ее дилеры устроили перед выводом на рынок нового поколения. На модель предоставлялись значительные скидки, при этом заказанный автомобиль практически не надо было ждать.

Вообще по итогам 1-го полугодия россияне потратили на покупку новых автомобилей 863 млрд. рублей (более 30 млрд. долларов), как подсчитали аналитики компании «Эрнст энд Янг». Это на 65% больше, чем год назад. А средняя цена машины в январе – июне 2011 года составляла 698,5 тыс. рублей – почти на 6% больше, чем годом ранее. Однако тенденция к началу лета начала меняться: уже в июне средняя цена впервые с начала года снизилась до 685,5 тыс. рублей с 717,1 тыс. в мае (почти на 32 тыс. рублей, или на 4,4%). Аналитики считают, что это снижение объясняется ростом продаж в бюджетном сегменте, а также дефицитом дорогих японских моделей вследствие мартовского цунами.

Во втором полугодии борьба еще более обострится, ведь грядет появление трех новых игроков в бюджетном классе. АВТОВАЗ начнет продажи седана «Лада-Гранта»; в Санкт-Петербурге стартует производство «Киа-Рио» (материал о нем – на с. 40) нового поколения, а на «Автофрамосе» – кроссовера «Рено-Дастер», который тоже явно обречен на успех. Безусловно, гораздо сложнее будет бороться за покупателя тем фирмам, у которых в линейке еще нет «народных» моделей («Шевроле», «Ниссан», «Тойота»...). Но в любом случае, если нынешние темпы роста сохранятся, планка в 2,5 млн. легковых автомобилей к концу года может быть легко преодолена. Ведь до лета 2012 года никаких экономических катаклизмов не предвидится; наоборот, денег в обороте в канун парламентских и президентских выборов будет все больше и больше. ЗР

ПРОДАЖИ НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ И КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ В I ПОЛУГОДИИ 2011 года

(по данным Ассоциации европейского бизнеса)

Марки	Январь – июнь 2011 года	Январь – июнь 2010 года	Изменение, %
Lada	291 540	222 101	31
Chevrolet	81 527	53 010	54
Renault*	74 337	42 227	76
Hyundai*	73 813	38 549	91
Kia	72 901	45 729	59
Nissan*	59 374	27 102	119
Toyota*	57 615	30 896	86
Ford*	53 556	39 369	36
Volkswagen	45 517	22 534	102
Daewoo	45 127	32 316	40
ГАЗ*	39 992	30 009	33
Mitsubishi	35 006	14 904	135
Skoda	32 528	20 865	56
Opel	30 357	13 214	130
УАЗ*	24 207	18 732	29
Peugeot*	21 660	13 642	59
Suzuki	18 066	12 193	48
Mazda	17 124	9073	89
FIAT*	14 482	8570	69
Mercedes-Benz	13 090	7675	71
BMW	12 543	9718	29
Citroen*	12 134	6339	91
Audi	11 757	9470	24
Honda	9529	9986	–5
SsangYong	9107	4939	84
Chance	8932	7203	24
Lifan	7544	2261	234
Lexus	7231	4212	72
Volvo	6801	4145	64
Vortex	6193	1580	292
Land Rover	5981	3946	52
Subaru	5796	4237	37
Volkswagen (коммерч. а/м)	5451	2235	144
Bogdan	3910	2859	37
Infiniti	3190	1831	74
Great Wall	2682	1141	135
Иж	2396	4	–
Chery	2107	4526	–53
Geely	1846	1115	66
Haima	1324	0	–
Cadillac	1220	455	168
SEAT	1037	495	109
Porsche	1035	634	63
Mercedes-Benz (коммерч. а/м)	971	823	18
MINI	807	425	90
TagAZ	714	5265	–86
Jeep	566	202	180
Jaguar	483	390	24
Isuzu	191	109	75
Dodge	106	121	–12
Chrysler	39	107	–64
ИТОГО	1 235 442	793 483	56

*Включая продажи легких коммерческих автомобилей.

На правах рекламы

ВДОЛЬ ПО ПИТЕРСКОЙ

Среди водителей трасса Москва – Санкт-Петербург пользуется дурной славой: пробки в любое время года под Москвой и на подъездах к Северной столице, множество населенных пунктов с жесткими ограничениями скорости. Что ждать в будущем от главной дороги страны, выяснял Игорь Моржаретто.

Когда дорогу реконструировали в 1985 году, рассчитывали, что здесь будет проходить немного машин – до 40 тыс. в сутки. Поэтому и заложили по две полосы движения в каждую сторону, а кое-где оставили по одной. Сегодня на головном участке шоссе (от Москвы до поворота на аэропорт Шереметьево-1) интенсивность транспортного потока – до 135 тыс. автомобилей в сутки, в районе Солнечногорска – 80 тыс., причем 40% этого количества – грузовики.

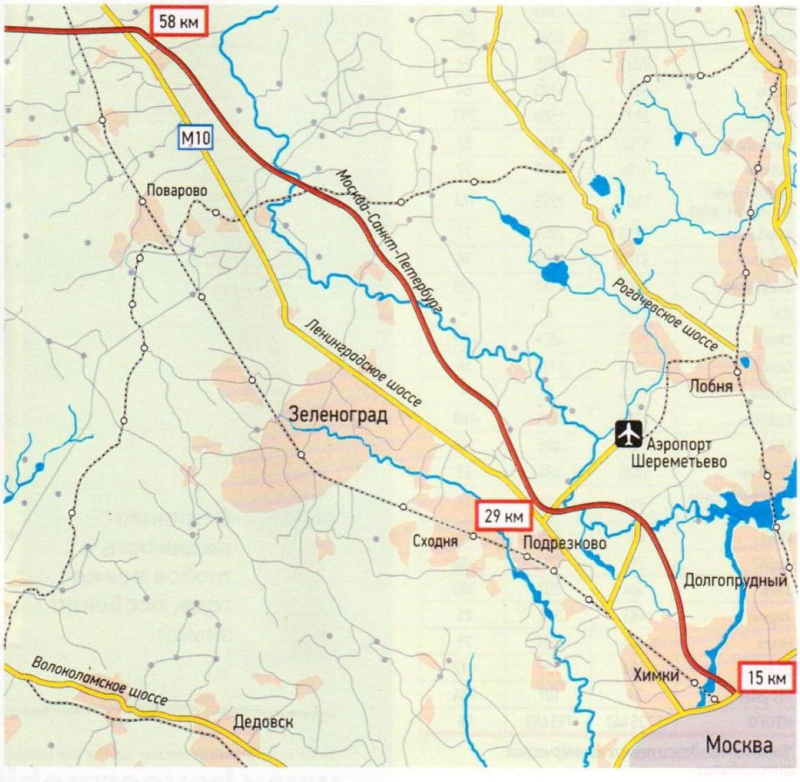
Всю трассу в целом легкой и приятной не назовешь, но целый ряд опасных участков требует повышенного внимания, особенно в населенных пунктах (дорога проходит через 65 поселений). Например, в черте Солнечногорска пять светофоров. Перекресток с улицей Баранова (второй светофор от Москвы) считается самым опасным. Местные говорят, что здесь дорога прошла по кладбищу, поэтому-то аварии на этом месте и случаются практически ежедневно.

Во многих местах Ленинградской области и в большей части Тверской дорожное покрытие, к сожалению, оставляет желать лучшего. В целом трасса М10 считается аварийной и напряженной, и все это из-за большого потока грузового транспорта. В ряде мест (Химки, Солнечногорск, Вышний Волочёк) пробки бывают практически круглосуточно.

Кардинально разгрузить трассу сможет только дублер. Платная скоростная автомагистраль Москва – Санкт-Петербург пройдет параллельно и возьмет на себя большую часть транзитных потоков. Ее планируется провести в обход городов Химки, Солнечногорск, Клин, Тверь, Торжок, Бологое, Вышний Волочёк, Новгород, Тосно, Валдайского национального парка. Общее время пути из Москвы в Санкт-Петербург составит пять-шесть часов.

Строительство начнется в этом году; первый участок (от МКАД до Солнечногорска, длина 43 км) откроют через три года. Скорость движения на автомагистрали достигнет 150 км/ч, общее число полос движения – до десяти. Средневзвешенное значение тарифа на этом участке составит 3,6 руб./км. Плата за проезд будет разной – в зависимости от частоты пользования дорогой, типа транспорта (для грузовиков – дороже), времени года, суток, дня недели и т. д. Первый пункт оплаты запланирован на 6-м километре от МКАД. То есть жители левобережных Химок и Долгопрудного получат новые бесплатные транспортные выходы. ЗР

Красным выделен маршрут первого участка платной трассы.



СПРАВКА ЗР

Протяженность федеральной дороги М10 «Россия» (Москва – Санкт-Петербург) – 664 км. Далее она переходит в трассу «Скандинавия»: Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндией (она тоже именуется М10). Это направление – часть европейских маршрутов E18, E95 и E105. В пределах Российской Федерации трасса М10 проходит по территории Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей.

РАБОТЫ НА ТРАССЕ М10 «РОССИЯ» в 2011 году

Объект	от Москвы, км	Вид работ
Московская область		
Устройство переходно-скоростных полос	74–81	капитальный ремонт
Участок дороги	54–62	ремонт
Участок дороги	62–72	ремонт (до 2012 года)
Тверская область		
Участок дороги	218–231	реконструкция (до 2013 года)
Мост через Волгу	176	реконструкция (до 2013 года)
Участок дороги	193–204	ремонт
Участок дороги	312–333	ремонт
Новгородская область		
Участок дороги	458–472	капитальный ремонт (до 2012 года)
Участок дороги	570–593	ремонт
Мост через реку Полисть	574	ремонт
Ленинградская область		
Участок дороги	593–602	ремонт
Мост через Смоляной ручей	644	ремонт
Путепровод над ж/д	652	ремонт
Путепроводы над а/д	637, 646, 654, 656	ремонт
Мост через реку Тосна	642	ремонт

СЕГОДНЯ И ЕЖЕДНЕВНО

На чем отправиться с семьей на уик-энд, а в будни – на работу? А можно загрузить в машину нечто, чего не вместит обычный хэтчбек и даже универсал? Ответы на эти вопросы искал Максим Гомянин. Фото автора.

Подбирал такую машину, честно говоря, недолго. Вот он, вместительный, высокий, просторный, без труда возьмет на борт пятерых, примет и походный скарб. Еще одно важное свойство – комфортность.

«Пежо-Партнер Типи» с дизельным двигателем в 90 л.с. в топ-комплектации Outdoor можно купить за 722 000 руб. Аналогичный «Ситроен-Берлинго» со 120-сильным бензиновым агрегатом дешевле на 19 500 руб. У обеих машин схожее оснащение да и стоимость опций сравнима. Шестнадцатидюймовые литые колеса стоят 19 100 руб., двухзонный климат-контроль – 12 200, а подогрев сидений обойдется в 8500 руб. Почему «Берлинго» дешевле? Потому, что бензиновый.

В дальней дороге экономичный мотор предпочтительнее. Я и трое пассажиров «Пежо» удаляемся от мегаполиса – едем в сторону старинного городка Плёс, что на Волге. Работая в паре с механикой, тяговитый дизель позволяет уверенно трогаться со светофоров и обгонять. Да и деньги не транжирит. Расход 6,7 л на сотню – отличный результат!

Огромные боковые зеркала обеспечивают прекрасный обзор. Спина не взывает о помощи, хотя форма сиденья вначале не понравилась. Валики боковой поддержки маловаты, и подушка жесткая. Однако ломота в спине так и не появилась.

Колеса наматывают километры Ивановской области. Подвеска изо всех сил трудится, но ее усилий недостаточно. Все изгибы и трещины в асфальте передаются сполна. Если бы сзади вертелись избалованные дети, они наверняка начали бы недовольно ныть.

Плёс, чья история начинается с 1410 года, встретил патриархальной тишиной. Неспешно двигаемся по набережной, любуясь изящными домиками, находим съезд к реке. Спускаясь к Волге, ни разу не задели днищем, ведь для России дорожный просвет увеличили на 7 мм спереди и на 10 мм сзади. Да и система Grip Control работает прекрасно. По сути, это усовершенствованное противобуксовочное устройство, встроенное в электронный блок ESP. Повернув переключатель к символу «песчаная дорога» (всего – пять режимов), начинаем подъем. Устройство допускает небольшую пробуксовку двух ведущих колес, но выезжаем на асфальт без осложнений. В общем, опция неплохая, но дорогая. Если на «Партнере» ездить по городу и на дачу, вряд ли она понадобится часто.

Для горожанина, желающего купить подобную машину, важнее удобство и функциональность. У «Пежо» большие сдвижные двери и много места на заднем диване. Кстати, его можно заказать как в виде трех независимых складных сидений (на фото), так и в двухсекционном виде. В машине множество ящичков и карманов для мелочовки. Претензии возникли только к бардачку: он хотя и двухэтажный, но небольшой и узкий.

Понравилась многофункциональная крыша Zenith. Цена ей – 35 000 руб. Аналог Modutop у «Берлинго» стоит 39 200 руб. Остекленный потолок делает салон светлее, а на потолке багажника расположена дополнительная полка. Габаритный груз можно закрепить на релингах, выдерживающих до 80 кг.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Peugeot Partner Tepee HDi Outdoor

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4380×2112×1875
Колесная база, мм	2728
Колея спереди/сзади, мм	1505/1554
Объем багажника, л	675
Масса снаряженная/полная, кг	1472/2025
Разгон 0–100 км/ч, с	15,0
Максимальная скорость, км/ч	160
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,0/5,0/5,7

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 66 кВт/90 л.с. при 4000 об/мин, 215 Н·м при 1750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/независимая; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 215/55R16.

+ Динамичный двигатель, хорошая обзорность.

– Жесткая, «грузовая» подвеска; неудобное расположение ремня безопасности для среднего заднего пассажира.

Панель практична и удобна, облицовка серебристого цвета разбавляет темные тона. Жесткий пластик не раздражает. Для такой машины он – норма.

Циферблаты приборов размечены четко. Но панель на солнце сильно бликует.

Панорамная крыша не только увеличивает количество света в салоне, но и делает поездку более комфортной. В широкую верхнюю консоль встроены дополнительные воздуховоды и ароматизатор.

Систему Grip Control даже для самой дорогой комплектации предлагают за дополнительные 25 000 руб.

Третье сиденье заднего ряда, складываясь, превращается в столик. Сняв весь ряд, получаем 3000 л грузового пространства.

Вечером, вновь въезжая в большой город, подумал, что «Пежо» отлично справился со своей задачей. Водителю дарит удовольствие от легковой управляемости и приемистого дизеля, пассажирам – хорошее настроение. В общем, выходной прошел отлично, ну а «Партнеру» и в понедельник найдется дело. ЗР

ИНАЯ ГАЛАКТИКА

Поколения магистральных грузовиков, в отличие от легковых машин, меняют не часто. Тем интереснее первое, хотя и не ездовое знакомство с абсолютно новой генерацией «Мерседес-Бенца Актрос». Впечатлениями делится **Сергей Клочков**. Фото «Мерседес-Бенц».

На разработку совершенно нового поколения ушло, говорят, 15 лет. Именно в 1996-м, помнится, дебютировал первый «Актрос». Пережив пару серьезных модернизаций, он выпускается до сих пор, причем будет жить и дальше – спрос на рынках развивающихся стран на него стабильный. Но второе поколение «Актроса» – это иная галактика. Вот некоторые цифры в подтверждение масштабности разработки. 2600 часов потрачено на доводку в аэродинамической трубе. На стендах двигатели накрутили 50 млн. км. А сами машины прошли по дорогам всех климатических зон 20 млн. км. Утверждают, что подобным испытаниям до сих пор не подвергали ни один грузовик. Поражает и сумма, вложенная в разработку и доводку модели: миллиард евро!

Знакомство с тягачом на дороге еще впереди, а пока установим с новым «Актросом» первый визуальный контакт. ЗР

Немного угловатая передняя панель удобно охватывает водителя. Все приборы и элементы управления созданы специально для нового грузовика и ничем не уступают аналогам, которые мы привыкли видеть в легковых «мерседесах». Двигатель теперь тоже пускают кнопкой, а вместо ключа предлагают большой брелок – с него можно управлять светом, климатом в кабине и даже пневмоподвеской.

В отличие от водительского места, предполагающего максимальную концентрацию, жилая зона «Актроса» располагает к расслабленности и допускает свободу планировки. Скажем, в качестве опции для водителя-одиночки установят комплект SoloStar с угловым диванчиком взамен правого кресла, оборудованным, тем не менее, ремнем безопасности. От задней стенки здесь откидывается столик.

Кабины могут быть как широкими, в 2,5 м, так и узкими – в 2,3 м. По высоте – четыре варианта. Такое разнообразие возможно благодаря модульной схеме конструирования и производства. «Актросы» рассчитаны и на местные, относительно недалекие перевозки, и на маршруты подальше, с ночевками в пути, и на совсем длинные – международные, когда рейс может длиться несколько недель.

Пять из семи кабин «Актроса» – с плоским полом. Самая большая – GigaSpace по объему заметно больше предыдущего флагмана MegaSpace. Высота потолка в ней 2,13 м, что больше прежнего максимума на 21 см. Общий объем кабины 11,6 м³ – рекордный для европейских грузовиков.

На правах рекламы

KAMAZ

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- Увеличение сервисного интервала на 80%
- Увеличение удельной грузоподъемности на 8%
- Снижение расхода топлива на 10%
- Увеличение ресурса на 15%

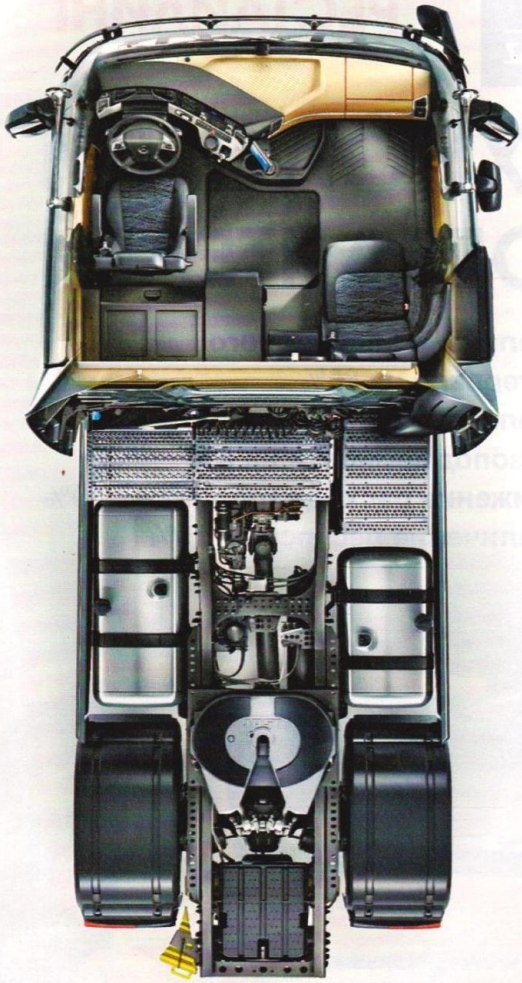
KAMAZ-6520

Весь товар сертифицирован. Реклама

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

Компания года 2010



Кабина прошла множество аэродинамических тестов – как с помощью компьютера, так и в полноразмерной аэродинамической трубе. Угловые панели слева и справа направляют воздушные потоки от боков, отводя грязь и снижая сопротивление воздуха. Аналогичную функцию выполняют ветровые щитки на крыше. Боковые панели, закрывающие пространство между осями седельного тягача, не только эффектно выглядят, но и улучшают аэродинамику.

Заказчику предоставлен выбор из 11 шасси с колесными базами от 3600 до 6600 мм, с шагом 300 мм. Комбинации из четырех топливных баков позволяют иметь запас топлива 290–1300 л. Емкости для снижающей выбросы мочевины AdBlue – объемом 60 или 75 л.

Устанавливаемое по заказу устройство открывает и закрывает радиаторное жалюзи, в зависимости от потребности в охлаждающем воздухе.

Мотор OM 471 – рядная «шестерка», развивает от 310 кВт/421 л.с. до 375 кВт/510 л.с. и момент 2100–2500 Н·м. Схема с четырьмя клапанами на каждый цилиндр и двумя верхними распредвалами впервые применена на двигателях такого типа. Нормы экологичности – Евро-5, -6 и EEV. Роботизированная 12-ступенчатая трансмиссия получила новый алгоритм работы и теперь управляется правым подрулевым рычажком.

В кабине GigaSpace закрытые отсеки, оборудованные подсветкой, примут 332 л поклажи, что соизмеримо с вместимостью типичного багажника легковой машины. Если же прибавить отсеки по бокам приборной панели и два – под спальным местом, то общий объем достигнет 975 л! По этому показателю «Актрос» тоже рекордсмен.

В дальнобойных кабинах шириной 2,5 м спальное место увеличено до 2200 мм в длину и 750 мм в ширину. Матрасы из пенорезины разделены на семь анатомических зон, в нижней части вшиты вставки для вентиляции. Можно заказать матрасы PremiumComfort с встроенным подогревом. Регулируя высоту спинки спального места, выбирают предпочтительную позу, скажем, для чтения или просмотра телевизора.

Ведущий мост оставили от предыдущего «Актроса», но его передаточное число стало более длинным – ради лучшей экономичности.

На правах рекламы

КАМАЗ

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- Низкорамная конструкция
- Возможность эксплуатации в составе автопоезда полной массой до 28 тонн
- Пневмоподвеска заднего моста с электронным регулятором положения уровня пола
- Высокий показатель по удельной грузоподъёмности
- Мощный, экономичный, надёжный двигатель Cummins
- Наличие спального места
- Пневмоподвеска сиденья водителя и пассажира

KAMAZ-5308

Весь товар сертифицирован. Реклама

КАМАЗ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

КОМПАНИЯ ГОДА 2010

ТОЛЬКО ВПЕРЕД!

С пожарным автомобилем, который, как бы ни ехал, всегда движется только вперед, знакомит **Николай Мордовцев.**

В Миассе, на автозаводе ИВЕКО АМТ, сделали особый автомобиль, с двумя кабинами, – для спасательных работ в тоннелях, построенных в окрестностях Сочи к грядущей Олимпиаде. Впрочем, в России немало узких мест (в прямом смысле слова), где большой машине не развернуться, и такой автомобиль может оказаться просто незаменимым.

Проектирование начали заблаговременно силами своих, уральских конструкторов. ИВЕКО АМТ – совместное российско-итальянское предприятие, которое занимается не только сборкой тяжелых грузовиков «ИВЕКО-Траккер», но и выпускает спецавтомобили на их агрегатах. Однако двуглавый грузовик получился настолько необычным, что вызывал удивление даже у самих заводчан. А после небольшого испытательного пробега по местным дорогам поняли еще одну вещь: в таком виде машина вызывает немалое смятение среди других участников движения. Представляете ощущения водителя, вдруг увидевшего на своей полосе фасад огромного грузовика?! Поэтому для дальнейших испытаний и перегона автомобиля к производителю надстроек дублирующую кабину задрапировали брезентом. На всякий случай, чтобы не сеять панику на дороге.

В реальной жизни ездить этим автомобилям придется немного, основная задача – нести службу в карауле. Пожар в тоннеле не менее страшен, чем в небоскребе, – бежать некуда! Если понадобится, то установленным впереди клином-тараном пожарка должна расчистить путь другим автомобилям спасателей. Будет нужда – легко растащит сцепившихся в аварии, а пеной или водой из четырехкубовой емкости подавит огонь. Если воды не хватит, водитель пересядет в заднюю кабину и со скоростью до 85 км/ч помчится из тоннеля к ближайшему пожарному водоему. Смонтированный на машине насос способен заполнить резервуар за 40 секунд!

В зоне пожара обычно дышать нечем – кислород выгорает, везде едкий дым. Но не только боевому расчету нужен запас воздуха. Чтобы двигатель не задохнулся, автомобиль снабдили системой искусственного дыхания – баллонами со сжатым воздухом. Кабины же оснащены фильтровентиляционными установками, поэтому экипаж из шести человек в любой из них сможет обходиться без противогазов.

Среди отличий «двуликого» пожарно-спасательного автомобиля (ПСА) от обычного грузовика не только две кабины, но и особое шасси. Автомобиль полноприводный, причем обе оси управляемые (вдоль рамы проходят тяги и рычаги) – так улучшается маневренность, уменьшается радиус разворота. Полная масса огнеборца 18 000 кг, развесовка идеальная – 50:50. Мосты проверены временем и суровыми условиями – их прообразы отлично зарекомендовали себя еще на легендарных бамовских «магирусах». Мотор из гаммы ИВЕКО выбран тоже с запасом – самый большой, F3B (Cursor 13) объемом 12,88 л, но не в 560-сильном варианте, а с минимальной настройкой мощности – 380 л.с. Ресурс при этом наверняка перевалит за миллион километров, хотя понятно, что такого пробега у пожарной машины никогда не будет. Зато надежность максимальная, а это для боевой машины куда важнее.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ПСА-Т ИВЕКО

Размеры: длина×ширина×высота, мм	9500×2550×3700
Колесная база, мм	5740
Полная масса, кг	18 000
Дорожный просвет, мм	300
Максимальная скорость, км/ч	85
Вместимость цистерны для воды, л	4000
Вместимость бака с пенообразователем, л	250
Давление насоса, МПа	1
Подача насоса при напоре 1 МПа и глубине всасывания 7,5 м, л/с	40
Наибольшая глубина всасывания насоса, м	7,5
Время заполнения цистерны при глубине всасывания 7,5 м, с	40
Дальность водяной струи при давлении 0,8 Мпа, м	60

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, IVECO F3B (Cursor 13) с турбонаддувом, 280 кВт/380 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, оба моста управляемые, АКП, РК, КОМ – все ZF.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – зависимая рессорная, тормоза – пневматические двухконтурные, с ABS, EBL, ESR; шины – 395/85R20.

Для перегона автомобиля к изготовителям надстроек «заднюю» кабину (она справа) закамуфлируют под брезентовый фургон.

Не будем строго судить художника – на самом деле колеса обоих мостов поворачиваются синхронно.

Интересный вопрос: какую из кабин считать передней? Решили – ту, под которой установлен двигатель. Под задней смонтированы насосы для пожаротушения и наполнения резервуара. Чтобы максимально упростить работу водителя, тем более в такой напряженной обстановке, машину снабдили автоматической коробкой передач ZF. С ней, кстати, отпала нужда тянуть из обеих кабин приводы переключения передач и исчез риск случайной блокировки управления из другой кабины. От ZF и раздатка – она нужна для передачи крутящего момента на ведущие мосты. А вот между немецкими коробкой и раздаткой установлен отечественный реверс-редуктор. Он-то и обеспечивает одинаковые скорости движения машины в обе стороны. ЗР

На правах рекламы

KAMAZ

ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА И НАДЕЖНОСТИ

СНИЖЕНИЕ ЦЕН на ступицы КАМАЗ от 5% до 30%*

Перечень ступиц, участвующих в акции:

- 65115 - 3104010
- 5511 - 3104007
- 5320 - 3103015-02
- 4310 - 3103015-01

*с 1 июня по 1 октября 2011 г.

Весь товар сертифицирован. Реклама

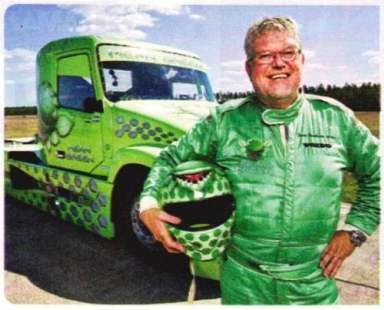
KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

КОМПАНИЯ ГОДА 2010

ЗЕЛЕНЫЙ И БЫСТРЫЙ

На взлетной полосе шведского аэродрома определился самый быстрый в мире гибридный грузовик. Им стал переделанный из обычного тягача «Вольво-VN» болид с говорящим названием Mean Green. Зеленым – в буквальном и переносном смысле – грузовиком управлял Бойе Овербринк, сумевший установить сразу два мировых рекорда: средняя скорость при старте с места на дистанции 500 м составила 115,349 км/ч, на 1000 м – 152, 253 км/ч. Это чуть меньше, чем существующий рекорд для чисто дизельного грузовика – 166,698 км/ч, который, кстати, принадлежит тому же пилоту.



УЛЬЯНОВСКИЕ «КИТАЙЦЫ»

Корпорация BAIC и ульяновская компания «БАУ Мотор Корпорейшн» образовали в Ульяновске СП BAW-RUS Motor Corporation. Оно будет выпускать вседорожники, минивэны, легкие и средние грузовики, автобусы. Проектная мощность – 40 тысяч автомобилей ежегодно. К 2015 году здесь будут работать 1500 человек, а инвестиции достигнут 5 миллиардов рублей.

УНИКАЛЬНАЯ ДЕСЯТКА

К 20-летию «Рено-Магнум», рождение которого было отмечено в 1991 году присуждением звания «Грузовик года», компания «Рено тракс» объявила дизайнерский конкурс, победу в котором одержала румынская художница Ионика Догару. Именно по ее эскизам и построены десять юбилейных «магнумов», отличающихся не только от всех остальных, но и друг от друга. Уникальные тягачи будут распроданы осенью на благотворительном аукционе.

ОТ АЗИИ ДО АЗИИ

80 лет назад стартовал знаменитый «Желтый рейд», организованный компанией «Ситроен». Семь легких автомобилей вышли из Бейрута, столько же тяжелых с гусеничными движителями Кегресса – навстречу им из Пекина. Пробег обслуживали 622 верблюда, которые подвозили топливо, пищу, запчасти. Путешественники пережили безумную жару, преодолели непроходимые горные и пустынные тропы, оказывались в эпицентре вооруженных конфликтов. Обе группы прошли в общей сложности более 12 000 км, доказав огромные возможности автомобилей высокой проходимости.

ОБНОВЛЕНИЕ «ХАЙЛЮКСА»

Пикап «Тойота-Хайлюкс» предстал в обновленном виде. Внешне изменения свелись в основном к новому передку. Что касается внутреннего содержания, то здесь следует отметить появление в системе выхлопа турбодизеля сажевого фильтра, обеспечившего соответствие нормативам Евро-5, а в салоне – мультимедийного центра с сенсорным экраном (может показать картинку с камеры заднего вида), интерфейсом Bluetooth и USB-входом. Если же посмотреть на характеристики, то, несомненно, приятно будет узнать об уменьшившемся на 10% аппетите 2,5-литрового дизеля. Теперь на сотню пикапу хватит всего 7,5 л топлива.

ПЯТИТОННАЯ ОПАСНОСТЬ

Клуб ADAC провел крэш-тест, в ходе которого грузовик массой 5,5 т наехал сзади на две «стоящие в пробке» легковушки. Его скорость в момент удара составляла 70 км/ч, и этого хватило, чтобы полностью разрушить обе машины и «убить на месте» сидевшие в них манекены. Клуб потребовал от законодателей ввести требование обязательно оснащать грузовики электронным ассистентом, который автоматически снижал бы скорость при опасности наезда минимум на 40 км/ч.

ЦЕНЫ

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип[5], число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления[5]*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема[6]*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейлинги	Дилер
Skoda																																									
Octavia	2010	2/б.о.	549 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	80	П	М,5	■				■		■			ЦЗ	■	-			■	-/4			■			■	■			■					"Вентус"	234-3913

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров : **Р**-рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4х4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, **D** - DSG (АКП с высоким КПД, переключаемая без разрыва потока мощности), 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприемник

СТОА и АВТОСЕРВИС

СТОА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ВИД УСЛУГ**	МАРКА АВТОМОБИЛЯ	СТОИМОСТЬ НОРМО-ЧАСА
Мерседес-Бенц РУС	495-663-66-00	85 км МКАД, направление на пос. Вешки, Автомобильный пр-д, вл. 5, стр. 9	www.sales.mercedes-benz.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mercedes-Benz	л/а 3658 руб., г/а 1886 руб.
Мерседес-Бенц РУС	495-933-66-00	Ленинградский пр-т, д. 39	www.sales.mercedes-benz.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mercedes-Benz	3658 руб. с НДС

** **СР** - слесарный ремонт, **КР** - кузовной ремонт, **ТО** - техническое обслуживание, **Г** - гарантийное обслуживание, **А** - установка аксессуаров, **О** - в наличии оригинальные запчасти, **Н** - в наличии неоригинальные запчасти

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ

ФИРМА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ГРУППА ЗАПЧАСТЕЙ*	МАРКА АВТОМОБИЛЯ
Мерседес-Бенц РУС	495-663-66-00	85 км МКАД, направление на пос. Вешки, Автомобильный пр-д, вл. 5, стр. 9	www.sales.mercedes-benz.ru	В, О	Mercedes-Benz
Мерседес-Бенц РУС	495-933-66-00	Ленинградский пр-т, д. 39	www.sales.mercedes-benz.ru	В, О	Mercedes-Benz

* **Д** - двигатель, **Тр** - трансмиссия, **Х** - ходовая часть, **Тм** - тормозная система, **Р** - рулевое управление, **П** - подвеска, **К** - кузов, **Э** - электрооборудование, **А** - дополнительное оборудование, аксессуары, **В** - все группы запчастей, **О** - оригинальные запчасти, **Н** - неоригинальные запчасти

Покупаем вместе
Самый Hyundai Solaris
выгодный Peugeot 308
Kia Sportage или Sorento – что выгоднее?
Ford Focus: два поколения, что изменилось
Строим под себя Volkswagen Touareg
Сравниваем Renault Logan со всеми конкурентами
Где купить Range Rover со скидкой?
Все уловки продавцов – в энциклопедии покупателя

Журнал
КУПИ АВТО
ВСЁ, ЧТО НАДО ЗНАТЬ ПРИ ПОКУПКЕ
www.kupiauto.ru
Выходит 1 раз в 2 недели

Реклама
На правах рекламы

Нам сугробы по колено, бездорожье нипочем

Ремонт автомобиля — это всегда головная боль, особенно если вы любитель охоты или рыбалки и часто оказываетесь со своим автомобилем вдали от дома. Поломка автомобиля на отдыхе может испортить все выходные и повлечь дополнительные затраты.

Как же выбрать качественный подшипник, который не подведет в дороге? Если Вы являетесь владельцем полноприводного автомобиля «Нива» (LADA и Chevrolet) или УАЗ, мы можем дать вам отличный совет.

В мостах, в дифференциалах и в рулевом управлении на автомобилях УАЗ всех моделей используются только подшипники марки epk производства Волжского подшипникового завода и Саратовского подшипникового завода. Компания ЕПК, в состав которой входят данные заводы, является единственным официальным поставщиком подшипников для УАЗа на протяжении уже более 10 лет. Все остальные подшипники — это аналоги, и нет гарантии, что они соответствуют всем требованиям, заложенным конструкторами автомобиля.

И в автомобиле «Нива» вы также найдете подшипники epk. ЕПК поставляет 65% от потребности ОАО «АвтоВАЗ» в конических роликовых подшипниках (производства ОАО «Волжский подшипниковый завод» — VPZ).

Для вторичного рынка компания ЕПК предлагает подшипники под торговой маркой VS («Волжский стандарт») – подшипники с увеличенным сроком эксплуатации и доступной ценой, повышенной грузоподъемностью и низким уровнем шума. Кроме подшипников, для ступиц колес и коробок передач компания ЕПК предлагает автовладельцам также ремкомплекты LIMEX. Преимуществом ремкомплектов LIMEX является не только то, что автовладельцы избавлены от лишней траты времени на поиски необходимых комплектующих и от возможных ошибок при выборе последних, но и гарантированное качество всех частей ремкоплекта. И это не маловажно, так как в последнее время на рынке России появилось большое количество иностранных и российских брендов, которые скрывают истинное происхождение своих товаров, декларируя их как подшипники или ремкомплекты производства Германии, Великобритании, Словакии, России и т.д., тогда как на самом деле это не так. Установка на автомобиль подшипников низкого качества или не соответствующих конструкторской документации может привести к его заклиниванию и, как следствие, созданию серьезной дорожной аварийной ситуации, в частности, к опрокидыванию автомобиля.

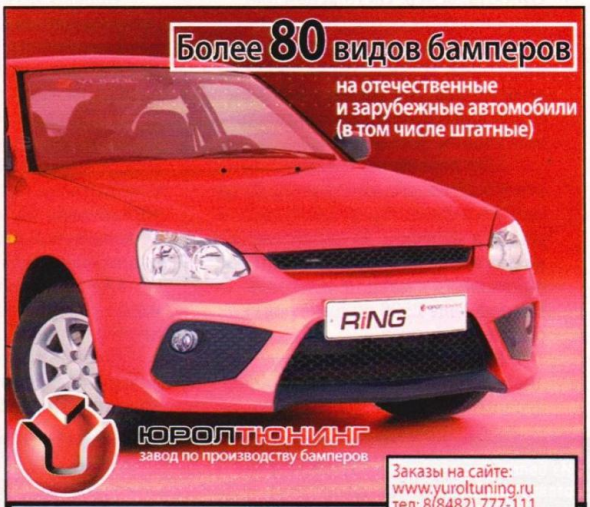
Приобретая подшипники epk и ремкомплекты LIMEX в оригинальной упаковке, Вы исключаете возможность покупки низкокачественного товара и обеспечиваете тем самым безопасность и комфорт себе и своим близким.

www.vpz-st.ru

РЕКЛАМНОЕ БЮРО
За рулем

По вопросам размещения рекламы в журнале "За рулем" обращайтесь в рекламное бюро "За рулем" по телефону:

(495) 363-47-27
(многоканальный)



Заказы на сайте:
www.yuroltuning.ru
тел: 8(8482) 777-111
stepanov@yuroltuning.ru

Отличное качество, низкие цены.
Расширяем дилерскую сеть. Выгодные условия.

г. Москва	г. Тула	г. Калуга	г. Таганрог
+7 9096-433-487	+7 9202-724-662	+7 9106-085-888	+7 8634-327-078
г. Москва	г. Казань	г. Самара	г. Челябинск
+7 9265-940-740	+7 9196-392-190	+7 9270-269-992	+7 9226-373-011
г. Санкт-Петербург	г. Казань	г. Саратов	г. Челябинск
+7 9119-437-820	+7 9046-669-555	+7 8452-783-983	+7 9026-116-300
г. Нижний Новгород	г. Набережные Челны	г. Саранск	г. Иваново
+7 9036-005-694	+7 9173-982-533	+7 9272-761-673	+7 9203-674-139
г. Ростов-на-Дону	г. Уфа	г. Красноярск	г. Орск
+7 9034-643-269	+7 9272-366-850	+7 9130-363-026	+7 9058-981-745

«ДАКАР» ОТДЫХАЕТ

Мы дерзнули – и доехали. Журнал «За рулем» выставил на марафон «Шелковый путь» собственный экипаж. Пилот **Вячеслав Субботин** делится впечатлениями о ралли.

У нас – крепко сбитый «УАЗ-Патриот Карго» от ульяновского ателье УАРЗ (ЗР, 2011, № 8). Есть команда инженеров, механиков с немалым опытом подготовки автомобилей для трофи-рейдов. Опытный штурман Рамиль Замалетдинов. Но самое главное – желание испытать себя, машину и попробовать утереть нос грандам мирового автоспорта.

ВОДА И ПЕСОК

Суббота, вечер. На Красной площади полторы сотни спортивных автомобилей, рев моторов, вопли клаксонов. Но сама гонка начнется лишь утром. А пока мы участвуем в шоу под названием «Официальный старт».

...На первом настоящем старте я подорвал, словно ужаленный. Штурман осаживает: это не классическое ралли, а марафон. Зачем нестись как на пожар? Сейчас нужно вкатиться, привыкнуть к машине и легенде. Впереди еще 2500 километров скоростных участков.

Рассудительность хороша лишь до поры, пока не настигнешь первого соперника. Дальше она отказывает. Обогнать любой ценой, насладиться победой! Первым делом наш УАЗ обошел туркменскую «Ниву», потом чей-то «Ниссан-Патруль». Это было эффектно – в реку, в которую «Патруль» заезжал так аккуратно, будто боялся намочить колеса, мы бухнулись, не разбирая броду. В первый момент, когда волна накрыла ветровое стекло, я отпустил газ, но, едва щетки смахнули воду, вновь погнал волну и выскочил на берег.

Однако это всё семечки. Вот когда на третий день марафона начались пески... Словом, если бы не опытный штурман, сидеть мне на первом же бархане. Но с ним легко обставлял «ленд-роверы», «мицубиси», «тойоты», а порой и настоящие «дакаровские» багги и прототипы. Наша тактика была проста: видя сложный участок, не ленились выйти из машины, осмотреться, наметить путь. Именно тут УАЗ был в своей стихии: у некоторых соперников мы отыгрывали не то что минуты – часы!

В какой-то момент я так уверовал в недюжинные способности машины, что решил слишком

Из более чем десяти стартовавших УАЗов до финиша добрались четыре. Наш в их числе.

Мы спали всего два часа, а через три минуты на старт. Хорошо, что в гонке можно меняться местами с штурманом.

Отчаянная и красивая борьба! Но, в отличие от нашего экипажа, этот до финиша не добрался. В марафоне побеждает тот, кто бережет не только силы, но и машину – «стреляет» только там, где надо.

Девятикратный победитель «Дакара» Стефан Петерансель на заводском прототипе «МИНИ-All4 Рейсинг».

«Фольксваген» ушел, но марка осталась. Теперь ее двигают частные команды. Они были претендентами на победу. Но не сложилось.

Грузовику вода нипочем, а у нашего УАЗа в очередной реке залило датчик дросселя. Еле выбрались.

Последний скоростной участок, проложенный по руслу горной реки, отменили. Вода поднялась высоко.

«Боулер» подготовлен на базе «Ленд-Ровера Дефендер» – настоящий боевой внедорожник.

Легендарная команда «Де Рой» выставила несколько грузовиков ИВЕКО.

Хороши гонщики! Еще не проехали ни одного скоростного участка, а уже устали и спят.

КамАЗы от старта до финиша были в лидерах.

дерзко обойти три застрявших экипажа по макушке бархана – наикратчайшему пути. И сразу за это поплатился.

На полном ходу влетаю на песчаный гребень, ныряю в ложбину, забираю левее, включаю все блокировки и ползу вверх по нависающему склону огромного бархана. Мотор надрывается, машина подсаживается, но гребет. Внедорожные шины BFGoodrich Mud-Terrain роют песок, словно ударники в забое. Мы почти на самом верху. На изломе надо на миг отпустить газ, оглядеться и правильно пойти вниз, чтобы не перевернуться. А я дрогнул (очень уж высоко, одним переворотом не отделаемся) – и тормознул. Тут же сел на брюхо. Смотреть на штурмана даже неловко. Проговорив: «Не отчаивайся, дело молодое», тот уже взялся за шанцевый инструмент. Это был единственный раз, когда понадобилась лопата. Быстродействующие пневматические блокировки («Спрут») и шины с успехом ее заменяли.

Жара за пятьдесят, копать тяжко. Чуть выгреб из-под днища и колес, как ползучий песок вновь стекает под машину! Хоть плачь. Но штурман время не терял, приспустил колеса, подготовил компрессор для подкачки, включил блокировки, ловко рванул машину – и она играючи выскочила из плена. Мастер!

МЕСТНЫЕ НРАВЫ

К концу гонки мы почти не допускали ошибок и могли на равных бороться за призовые места в своем классе.

Самый протяженный скоростной участок: Астрахань – Ставрополь, 700 км. Песков мало, грязи и бродов вообще нет. Говорят, по ходовым отрезкам лидеры летели за 200 км/ч. У нас – не более 120, бережем мотор, в котором по-прежнему что-то навязчиво постукивает.

РАЛЛИ-РЕЙД «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»-2011

ИТОГИ

АВТОМОБИЛИ

1. К. Холовчик (Польша, БМВ-Х3)	29:11.27
2. С. Петерансель (Франция, «МИНИ-All4»)	1:59.28
3. А. Желудов (Россия, «Ниссан-Фронтьер»)	3:24.33
4. В. Нестерчук (Украина, «Мицубиси-L200»)	3:58.13
5. А. Мироненко (Россия, БМВ-Х3)	4:20.56
6. С. Энрард (Бельгия, багги «Фольксваген TDI»)	4:43.53

ГРУЗОВИКИ

1. А. Лопрайс (Чехия, «Татра Т815–2»)	32:23.15
2. Ф. Кабиров (Россия, КамАЗ-4326)	0:16.41
3. А. Каргинов (Россия, КамАЗ-4326)	0:38.36
4. Х. Стейси (Голландия, «ИВЕКО-Траккер»)	1:02.30
5. А. Мардеев (Россия, КамАЗ-4911)	2:07.09
6. Ф. Эктер (Германия, МАН-TGS WW)	2:07.52

Забавная, но быстрая «Татра» Алеша Лопрайса. Он стал победителем зачета грузовиков.

Где они нашли столько грязи? Наш УАЗ финишировал почти чистым.

Развернутая техничка – маленький авторемонтный завод.

Пока экипаж спит, механики трудятся. Сейчас правят раму, погнутую во время вызволения соперников из грязи.

Сломались на этапе в Калмыкии, Астрахань – Ставрополь. Местные Миша и Саша на «Калине» – наши бескорыстные спасители.

ДОРОГА НА ЮГ

Маршрут гонки был чуть короче прошлогоднего – убрали участок от Петербурга до Москвы, который тогда почти весь получился грязевым. Но и сейчас экипажи промчали по всем типам дорог и бездорожья: раскисшие грунтовки, степи, песчаные пустыни, горный гравий. Всего – 2450 км спецучастков (последний, седьмой по счету отменили из-за наводнения, вызванного ливнями).

Порадовал состав участников и массовость: 95 экипажей в зачете автомобилей, 35 грузовиков – это рекорд «Шелкового пути». Даже без прекратившей свое существование заводской команды «Фольксвагена» звезд хватало. Фаворитами считались экипажи на БМВ и МИНИ немецкой команды X-Raid (С. Петерансель, К. Холовчик, А. Мироненко) и, конечно же, «КамАЗ-Мастер».

Приключения в группе лидеров начались на первом же участке – между Москвой и Липецком, да и вообще самые быстрые пострадали больше других. Более двух часов на ремонт топливной системы потерял девятикратный победитель «Дакара» Стефан Петерансель. Первую позицию довольно неожиданно занял Александр Желудов, экс-чемпион России по классическому ралли. В стане грузовиков отличился прошлогодний победитель «Шелкового пути» Эдуард Николаев, а Ханс Стейси, как выяснилось позже, лишился верного подиума из-за проблем с задним колесом. Он уступил лидеру всего 50 минут.

Второй этап, Липецк – Волгоград, выкосил еще несколько сильных экипажей, в том числе Эдуарда Николаева (поломка компрессора) и чемпиона Европы по бахам Бориса Гадасина (на его прототипе G-Force вышел из строя мотор). Желудов потерял час на ремонт, и гонку возглавил Кшиштоф Холовчик. В грузовом зачете вперед ожидаемо вышел многоопытный Фирдаус Кабиров.

Судя по темпу движения, так он и прибыл бы на финиш победителем. Однако почти в самом конце гонки судьи Кабирова осадили, навесив штрафной час за превышение скорости на выезде из ставропольского бивуака. Жесткость решения многих шокировала, зато в зачете грузовиков «Шелковый путь» впервые выиграли не россияне – экипаж Алеша Лопрайса на «Татре». При том что чех показал лучшее время только на одном СУ, а остальные выиграли камазовцы.

Пилоты оценили трассу как сложнейшую. Самый длинный скоростной участок по просьбе пилотов сократили на 68 км, но все равно Петерансель говорил, что два этапа «Шелкового пути» были тяжелее, чем на «Дакаре».

Тем не менее обходим пару гоночных грузовиков – МАЗ и МАН, багги, «Тойоту». Наш пикап отлично держится в прыжках, не «козлит», приземляется ровно, на четыре колеса.

Пятый час подряд наслаждаемся гонкой, и тут вспыхнули красные лампы на щитке. «Пропала зарядка», – резюмирует напарник. И сразу же подскочила до 130 °С температура охлаждающей жидкости. Стоп, машина! Открываем капот. Порвался ремень привода генератора и помпы? Гораздо хуже! Развалился, будь он неладен, ролик натяжителя. Запасного нет. Остается ждать коллег на другом УАЗе, которым мы час назад помогали менять ступицу колеса. Может быть, запасной есть у них?

Тем временем из калмыцкого села, что по соседству, мчит «Калина». Двое местных, Миша и Саша, интересуются, чем помочь.

– «Газели», УАЗы в селе есть?

– Конечно, но все на работе, вернутся к шести.

– Нам сейчас нужно! Можете с ними связаться?

Парни позвонили. Есть нужный ролик! Денег никто не берет. Я оторопел от такого приема. Дай бог ребятам здоровья. Двадцать минут на ремонт, и мы снова в седле. Мчимся к очередному финишу. Надеемся на победу: нам явно везет!

КАК Я ПРОВЕЛ ЛЕТО

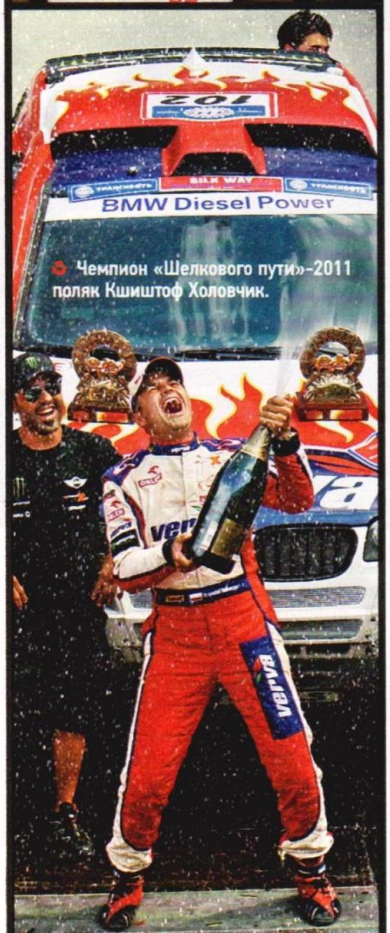
Итак, мы в Сочи – сорок седьмые из 95 стартовавших легковых машин! Говорят, в зачете чемпионата России, если бы заявились, могли оказаться на третьем месте. Неплохо! Четыре тысячи километров, шесть дней увлекательной гонки по трассам иной раз более сложным, чем на «Дакаре». Сдюжили мы, выдержал наш «уазик». Значит, все доработки верны.

Ралли было замечательно организовано: шесть самолетов, восемь вертолетов, размещение огромного каравана техничек и спортивных машин на местных аэродромах. Душ, еда, вода, инструкции – всё в достатке и оперативно. Представляю, сколько это стоило устроителям. Но самое главное – атмосфера расположенности и сплоченности, взаимовыручки. Хотя в ралли ехали звезды мирового автоспорта, организаторы были рады любой команде – вроде нашей, с мизерным бюджетом и одним боевым авто. Если такая дружелюбная атмосфера останется неизменной, «Шелковый путь» в следующий раз привлечет еще больше участников.

Словом, это была моя лучшая поездка в Сочи. Даже несмотря на то, что к теплому морю добирался неделю. ЗР

Мотор нашего УАЗа не прошел и тысячи километров, а гидрокомпенсаторы уже застучали. В самых тяжелых условиях двигатель спасало масло Castrol.

Приятный сюрприз каждому экипажу, добравшемуся до финиша.



Чемпион «Шелкового пути»-2011 поляк Кшиштоф Холовчик.

БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ
За рулем
105082, Москва, ул. Бакунинская, д.72
т. 961 11 51, т/ф 961 11 50
http://travel.zr.ru,
e-mail: turburo@zr.ru zrtravel@zr.ru

ПОЕХАЛИ С НАМИ!

ТУРЫ НА СВОИХ АВТОМОБИЛЯХ

ТУР В ИТАЛИЮ
Краков-Прага (2 ночи) — Каваллино (неделя на море рядом с Венецией) — Вена (2 ночи) — Будапешт
от 19 200 руб.

ТУР В БОЛГАРИЮ
(неделя на море)
от 8250 руб.

БЛИЦ-ТУР В ЕВРОПУ
Будапешт (1 ночь) — Вена (2 ночи) — Прага (3 ночи) — Дрезден (1 ночь)
от 17 040 руб.

разработка индивидуальных маршрутов

ОБЪЕДИНИТЬ, ЧТОБЫ ВЫЖИТЬ

Два конкурирующих чемпионата по ралли обречены на слияние, считает **Вадим Крючков**, побывав на бельгийском ралли «Ипр». Фото автора.

Название коммерческой серии IRC расшифровывается так: Интерконтинентальный чемпионат по ралли. Соревнования были задуманы ради продвижения перспективного класса S2000 (полноприводные автомобили с атмосферным 2-литровым двигателем). Поначалу даже казалось, что новая серия может стать достойной альтернативой мировому раллийному чемпионату WRC. Но прошло несколько лет – и от «интерконтинентальности» не осталось и следа. В нынешнем году все 11 этапов серии проходят в Европе. Из полусотни стартующих экипажей только полтора-два десятка едут на автомобилях S2000.

Другое 12-этапное соревнование называется чемпионатом Европы по ралли и проходит под патронажем ФИА – следовательно, это официальное мероприятие по выявлению лучшего раллиста континента. Но особым престижем этот чемпионат похвастаться, прямо скажем, не может. И массовость, несмотря на обилие зачетных групп и классов, тоже не его конек. Стандартный этап собирает от 30 до 60 экипажей, из них десяток-полтора в классе S2000.

Но есть в обеих сериях необычные и нестандартные гонки. Два этапа IRC совмещены с этапами чемпионата Европы – это ралли «Ипр» в Бельгии и «Злин» в Чехии. Организаторы именно этих гонок снимают сливки. Скажем, в Бельгии на старт вышли 124 экипажа, из них 29 на S2000.

Городские спецучастки всегда привлекают зрителей, даже если это шейкдаун за день до старта.

Экипаж на «МИНИ-Кантримен» в Бельгии был единственным и в группе, и в классе. Очков в зачет чемпионата Европы и серии IRC не получил, хоть и был пятым на финише ралли «Ипр».

Сервисный контракт

Квалифицированная забота на долгосрочной основе

Пакеты услуг Сервисный контракт – это возможность сервисного обслуживания Вашего автомобиля на выгодных условиях. Заключая Сервисный контракт, Вы единоразово* оплачиваете его стоимость, а далее ЗАО «Мерседес-Бенц РУС» берет на себя оплату обслуживания и ремонта Вашего автомобиля.

Планируете приобретение нового «Мерседес-Бенц» и хотите зафиксировать стоимость его обслуживания?

- «Компакт»
- «Исключительный»

Заканчивается заводская гарантия на автомобиль, но Вы хотите продолжить использовать все преимущества гарантийного ремонта?

- «Базовый»
- «Стандартный»

Рассчитать стоимость выбранного пакета услуг, а также получить более подробную информацию об услуге Вы можете на сайте **www.mercedes-benz.ru** в разделе Сервисный контракт.

www.mercedes-benz.ru/sc

* СК «Исключительный» подразумевает также возможность ежемесячной оплаты.

Реклама

Mercedes-Benz

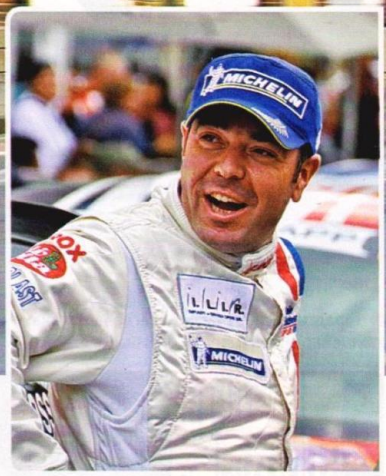
Серия IRC 2011 – это девять этапов на асфальте и лишь два гравийных.

Очная битва грандов двух серий – зрелище, поверьте, интересное. Добавьте сюда массу зрителей со всей Европы и шикарную медийную отдачу, поскольку IRC привела в гонку дружественный телевизионный канал «Евроспорт».

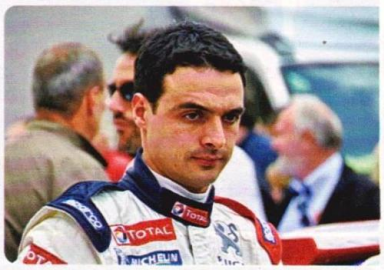
Но есть и нюансы. Например, далекому от спорта человеку на «Ипре» было трудно разобраться, почему под первым стартовым номером начал гонку Лука Россетти, а лидеры IRC и любимцы местных болельщиков бельгийцы Фредди Лойкс и Тьерри Новилль пошли только следом. Оказывается, дело в листе приоритета ФИА. Итальянец – лидер чемпионата Европы, а посему стартует первым. Бельгийцы же – представители коммерческой серии, их заслуг хватило лишь на третью и пятую стартовые позиции.

Еще интереснее смотреть на лица пилотов на финише. Победитель ралли в абсолютном зачете Фредди Лойкс радовался, поскольку попутно стал еще и лидером IRC. Серебряный призер Бриан Буффье ограничился дежурной улыбкой, поскольку его «Пежо-207» на этот раз был медленнее заводской «Шкоды-Фабия» да и в серии IRC он стал лишь вторым. А итальянец Россетти просто источал счастье. С чего бы это? Всю гонку его «Абарт-Гранде Пунто» в разборки «пежо» и «шкод» не вмешивался и финишировал лишь девятым. Ларчик открывался просто – не за абсолютным зачетом ралли «Ипр» и не за жалкими 4 очками серии IRC гонялся итальянец. Полновесные 28 очков в зачет чемпионата Европы приближают его к третьему титулу сильнейшего пилота континента.

Вы всё поняли? А каково было обычным зрителям, которым никто не разъяснял особенностей двух раллийных серий? Вот бы заинтересованным сторонам договориться и объединиться не на паре гонок, а слить воедино обе серии, похожие как две капли воды. Они обе европейские. И там и там лидеры выступают на автомобилях одного класса. Было бы здорово объединить статус официального чемпионата с медийной отдачей коммерческой серии. Массовость обеспечена, от зрителей отбоя не будет, а лидерам придется бороться друг с другом без хитрых тактических схем с оглядкой на разные системы начисления очков. Тогда мы и узнаем, кто действительно лучший пилот континента – Россетти, Буффье, Лойкс или кто-то другой. И нам наконец-то станет понятно, какая машина быстрее – «Пежо», «Шкода» или ФИАТ. В ином случае раллийные серии в Европе будут прозябать. Не те сейчас времена, чтобы распылять средства на два равноценных чемпионата. Тут может и так случиться, что вместо двух в итоге не останется ни одного. **ЗР**



Лука Россетти всегда доволен: уступая грандам серии IRC, он остается лидером чемпионата Европы.



Бриан Буффье сегодня самый быстрый из гонщиков, выступающих на «Пежо». Ему по силам сразиться за золото серии IRC.

Фредди Лойкс, наиболее опытный пилот «Шкоды», родился в Бельгии. Стоит ли удивляться его убедительной победе на домашней трассе!

ПАРК ЮРСКОГО ПЕРИОДА

Гоночные «траки» чем-то похожи на динозавров – большие, сильные, с оглушающим голосом. Но, в отличие от динозавров, они не вымерли и не планируют этого делать в ближайшем будущем. Чемпионат Европы по грузовому кольцу сейчас, возможно, не в самом расцвете, но 43 стартовавших пилота на пяти этапах – превосходный показатель, считают **Сергей Зиновьев** и **Вадим Крючков**, побывавшие на Truck Battle Russia. Фото **Юрия Тюрина**.

Смоленский этап, второй год занимающий строчку в календаре чемпионата Европы ФИА, выдающегося кворума не собрал. Однако и 13 пилотов устроили впечатляющее шоу, ведь стартовала вся первая десятка сезона – зубры чемпионата. В их числе и наш Александр Львов, выступающий на МАНе за австрийскую команду Эгона Аллгойера.

Это самое захватывающее гоночное зрелище, какое только можно увидеть на территории нашей страны, – битва грузовиков. Она вне всякой конкуренции! Характер борьбы специфический. Для 5,5-тонных машин любая трасса узковата, поэтому большинство обгонов происходит в контакте – с подталкиванием и оттиранием соперника. Обломки при этом летят во все стороны. Красота! Здесь

В разборки прошлогоднего чемпиона Антонио Альбасете (№ 1) и лидера нынешнего сезона Йохана Хана (№ 3) вмешался наш Александр Львов (№ 8).

Связка покрышек – один из элементов безопасности трассы. Но, в отличие от легкового автомобиля, гоночный грузовик легко отправляет эту связку в полет.

Самый молодой пилот за всю историю ETRC Адам Лацко (№ 7) одержал здесь свою первую победу. Технику он не жалел.

Антонио Альбасете в России турнирное положение не улучшил, но трасса «Смоленское кольцо» ему нравится.

главное – уберечь технику от серьезных повреждений. А вокруг передних колес постоянно вьется пар – следствие принудительного охлаждения разогретой тормозной системы водой.

Надо сказать, весь прошедший год Александр Львов явно прогрессировал. Выиграл один из заездов на третьем этапе в Испании да и в скорости матерым соперникам почти не уступает. На домашней трассе Александр очень старался, в заключительной, четвертой гонке даже пытался вырваться в лидеры. Но петербуржца элегантно подвинули в гравий стартового поворота. По меркам гоночного кольца Львов – младенец, ведь лидеры серии обитают в ней по десятку лет. Например, испанец Антонио Альбасете, некогда выступавший в Формуле-3000 и туринговых гонках,

Йохан Хан считает наше кольцо очень сложным, однако это не помешало ему стать победителем российского этапа второй год подряд.

Александр Львов в нынешнем сезоне уже выиграл одну гонку. Два пятых места на «Смоленском кольце» – в целом неплохой результат, но хотелось бы уже большего.

Майка или бейсболка с логотипом – ерунда по сравнению с эмблемой любимой команды, нарисованной на щеке.

пришел в грузовой чемпионат в 1998-м и остается в нем до сих пор. Сейчас трехкратный чемпион, матерый человечище.

Едва ли не больше самих заездов порадовал паддок: праздничный, открытый, музыка весь уик-энд, конкурсы для зрителей, курсирующие девушки из групп поддержки команд. Ну и вообще организация этапа была абсолютно европейская. Хозяева «Смоленского кольца» установили новые трибуны, возвели еще одну зрительскую площадку за пределами трассы – для бесплатного просмотра.

И самое главное, организаторы довели до совершенства заполнение пауз между заездами. Все гонки поддержки были наши, отечественные – Кубок «Лады-Гранта», серии «Митджет» и «Ледженд с», – и шли они точно по предварительному расписанию, зрители не томились в ожидании следующего заезда. В нашей автогоночной среде это тоже редкость.

Пока подобные насыщенные гоночные уик-энды в России такая же диковина, как живые динозавры. Но хочется верить, что это нарождающийся, а не вымирающий вид. ЗР

Уик-энд на «Смоленском кольце» порадовал обилием гонок поддержки. Помимо грузовиков, зрители увидели два заезда Кубка «Лады-Гранта» и...

...Кубок «МегаФон Митджет», в котором создатель этих автомобилей и трехкратный победитель «Андрос Трофи» Жан-Филипп Дейро дал мастер-класс.

КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

31.08–1.09 Кубок России, «Псков»

9–10.09 Кубок России, «Санкт-Петербург»

16–17.09 Кубок России, Асбест, Свердловская обл.

24–25.09 чемпионат России, «Новороссийск – Ралли Россия»

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

3–4.09 чемпионат России (легковые, багги), Курск

3–4.09 традиционная гонка (легковые, багги), Верхняя Салда, Свердловская обл.

10–11.09 чемпионат России (грузовики), Кораблино, Рязанская обл.

10–11.09 Кубок России (УАЗ, грузовики), Чита

17–18.09 традиционная гонка (легковые, багги), Златоуст

17–18.09 чемпионат России (легковые), Чусовой

24–25.09 первенство России (багги), Калининец, Московская обл.

24–25.09 чемпионат России (легковые), «Серебряная ладья», Тольятти

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

2–4.09 чемпионат России по джип-триалу, Пермь

11.09 чемпионат России по кольцевым гонкам, RTCC, Москва

21–25.09 чемпионат России по трофи-рейдам, Ивано-Франковск, Украина

25.09 чемпионат России по кольцевым гонкам, RTCC, Липецк

29.09–2.10 чемпионат России по трофи-рейдам, Ярославская обл.

30.09–2.10 чемпионат России по ралли-рейдам, Киев, Украина

ЗВЕЗДЫ ЖИВЬЕМ

Шоу Moscow City Racing, ежегодно проводимое в столице, ныне гостило на упрощенной трассе. Звездам мирового автоспорта выделили Болотную площадь, Большой Москворецкий мост и участок Кремлевской набережной. Поэтому особо разогнаться гоночной технике было негде, да еще Москву поливали дожди и почти все заезды прошли на мокром асфальте.

Впервые навестила Россию команда «Феррари», однако представлял ее лишь тест-пилот Джанкарло Физикелла. По приглашению «Мобил 1» приехал пилот «Мак-Ларена» Дженсон Баттон (на фото). Цвета «Тим Лотоса» защищал Карун Чандхок. «Ситроен» привез раллийный DS3 под управлением Себастьена Ожье, претендующего на чемпионский титул.

Мероприятие во многом было рекламной акцией, но стоимость мест на трибунах доходила до 12 000 рублей. С бесплатных точек обзор, само собой, был далек от совершенства. Но истинные поклонники автоспорта все-таки могли видеть своих любимцев вживую, пусть и издалека.

ПРОВЕРКА НА ПЛАВУЧЕСТЬ

Третий этап серии RTCC на «Нижегородском кольце» сопровождался обильными ливнями. По сути, лишь один старт прошел на более-менее сухой трассе. Происшествий было много больше, чем обычно, особенно в первом заезде 2-литрового класса, угодившем под грозу. Сначала выбыл из борьбы Михаил Ухов, чей БМВ-320 пострадал в столкновении, а затем и лидер гонки Михаил Фролов – его «Леон» с заклинившей коробкой передач вынесло с трассы на стену. Гонку остановили, а победу присудили Фролову. Оренбуржец не успел восстановить машину и на старт второго заезда вышел на другом «Леоне», заимствованном у друзей-соперников. Это послужило поводом для подачи официального протеста, но его отклонили и результаты остались в силе. Так что Фролов – победитель этапа и лидер чемпионата страны.

В «Туринг-Лайте» привычно доминировал Александр Сотников («Форд-Фиеста»), на чьем счету теперь победы во всех шести гонках сезона. В «Суперпродакшн» упрочил лидерство Виктор Козанков («Хонда-Сивик Тип R»), а в «Национальном» пока на высоте Василий Мезенцев («Лада-Калина»).

КВЯТ ИДЕТ ВВЕРХ

Движение россиян вверх в Мировой серии Формулы-«Рено 3,5» застопорилось. После подиума в Монце у Даниила Мове ни одного результативного финиша. Лишь единожды набрал очки Антон Небылицкий – за девятое место в одной из гонок на «Нюрбургринге».

А вот Даниил Квят в младшей «Рено 2,0» определенно идет на призовое место.

На «Нюрнбургринге» уроженец Уфы одержал вторую в сезоне победу, а гонка в Будапеште принесла ему подиум – третье место в одном из заездов. После четырех этапов Квят уступает лидеру сезона голландцу Роберту Фрийнсу 43 очка, а Карлосу Сайнсу-младшему – 30, притом что на одном этапе можно набрать 50.

За рулем
RENAULT
Continental
atas
Аргументы и Факты

ЛЕТАЮЩИЕ ДЕТИ

Очередной этап чемпионата России по кроссу приняла трасса в подмосковном Калининце. В субботу пилотам классов «Мини-багги», «Д3-Юниор» и Д2-1600 противостояли палящее солнце и пыль, а в воскресенье – ливень и грязь. В Д2-1600 лучше других с капризами погоды справился тольяттинец Андрей Нефёдов, упрочив лидерство в чемпионате страны. Вторым финишировал его земляк Максим Щербаков, третьим – рязанец Олег Королев. У баггистов-юниоров отличился москвич Василий Шестырев, вторым стал Николай Рошка, а бронзу впервые завоевал сын титулованного баггиста Романа Колесникова – Алексей.

Подмосковье традиционно привечает детский автоспорт. В Калининце поддерживают большую детскую команду. Пришлось ко двору новшество на трассе – стартовая прямая, заканчивающаяся трамплином и коварным поворотом. Дети летали с явным удовольствием, причем даже тогда, когда этого не требовала ситуация. Самым быстрым среди 22 участников оказался Сергей Глотов, а вместе с ним на подиум поднялись хозяин трассы Артемий Шатохин и Иван Кривенький. Лидером первенства остался Матвей Фуражкин.

СОЧИНСКАЯ АЛЬТЕРНАТИВА

В один день с Moscow City Racing аналогичное шоу под названием «Формула Сочи» прошло в будущей столице Гран-при России, намеченного на 2015 год.

Формулу-1 здесь также представляли три команды – «Лотос Рено GP», «Ред Булл» и «Маруся Вёрджин». А главной звездой был Виталий Петров. Кроме него, в заездах участвовали Себастьен Буэми (на фото), Тимо Глок и Жером д'Амброзио. Сюда же прямо с финиша «Шелкового пути» прибыла команда «КамАЗ-Мастер», программу мероприятия дополнили старты прочей спортивной техники. Так что по размаху сочинский праздник даже превзошел московский. По размеру аудитории – точно. По разным оценкам, уличные старты на 1600-метровой трассе наблюдали от 40 000 до 50 000 зрителей. Шоу обещают сделать ежегодным: видимо, местных жителей решили приучать к реву гоночных моторов.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC
после 7 этапов

Пилоты

1. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Круз»)	263
2. И. Мюллер (Франция, «Шевроле-Круз»)	248
3. А. Меню (Швейцария, «Шевроле-Круз»)	192
4. Т. Коронел (Голландия, БМВ-320)	124
5. Г. Тарквини (Италия, «СЕАТ-Леон»)	115
6. Т. Монтейру (Португалия, «СЕАТ-Леон»)	101

Команды

1. «Шевроле»	577
2. «БМВ Кастомер»	328
3. «СЕАТ Кастомер»	313
4. «Вольво Полестар»	92

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ
4-й этап, ралли «Южный Урал»

1. А. Трухин (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	1:22.47
2. Д. Тагиров (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	0.52
3. В. Макаров (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	5.45
4. Г. Трегубов (Пермь, «Субару-Импреза»)	6.54
5. Г. Форманюк (Новороссийск, ВАЗ-1119)	14.06
6. В. Лавров (Зверево, ВАЗ-1119)	16.56

ЗИМА НАЧИНАЕТСЯ ЛЕТОМ

Именно в самое жаркое время началась подготовка к очередной Гонке звезд «За рулем»: подана заявка на включение состязания в официальный календарь Российской автомобильной федерации.

Это снова будет состязание сильнейших пилотов страны и машин класса N-1600 на ледовой трассе в Москве. Дата старта не меняется уже много лет – 23 февраля. Главное изменение: скорее всего, зарулевская Гонка звезд пройдет в другом формате – летом полным ходом шла переработка спортивного регламента. Однако новый вид приобретет лишь предварительная, отборочная часть соревнований, а финалы пройдут по прежней схеме: шесть лучших пилотов на одинаковых машинах. Подробнее о новом регламенте – в ближайших номерах журнала.

СПОРТ ЭКСПРЕСС WWW.SPORT-EXPRESS.RU
F1NEWS.RU
телеканал АВТО ПЛЮС
АВТОРАДИО
ASPAS АСПАС ПРОМОУТЕР

БОЙ С ТЕНЬЮ

Японский суперкар, особенно после модернизации, определенно метит если не на первое место, то точно на подиум в сравнении с себе подобными. **Вадим Никишев** проверил смелую заявку «Ниссана» в жестких условиях смоленского автодрома. Фото **Георгия Садкова**.

Ах, как мы хотели взять в пару к «Ниссану GT-R» столь близкий к нему «Порше-911 Турбо S»! Близкий во всем, кроме цены: за произведение немецкого инженерного искусства просят вдвое больше, чем за конкурента. При этом «Ниссан» ничуть не менее интересен! У «Порше» полноприводная трансмиссия при оригинальной заднемоторной компоновке? У GT-R своя изюминка: двигатель спереди, коробка передач скомпонована с задним редуктором. Но он тоже полноприводный – и поэтому от шестиступенчатого робота с двумя сцеплениями к передней оси тянется второй карданный вал! Шестицилиндровые двигатели (V-образный у «Ниссана» и оппозитный у «Порше») по характеристикам удивительно близки – оба объемом 3,8 л, оснащены двойным турбонаддувом и развивают 530 л.с., разве что крутящий момент у 911-го повыше: 700 Н·м против 612 у GT-R.

Однако в представительстве «Порше» наотрез отказались от сравнительного теста. Ну что же, откатаем GT-R в одиночку и сравним его время на «Смоленском кольце» с тем, что показал «911 Турбо S» в нашем прошлом тесте (ЗР, 2010, № 10).

На «Ниссане» вполне можно ездить каждый день. Сиденья с умеренной боковой поддержкой не намнут полы пиджака, в автомобиль можно просто садиться, а не падать. С нажатием кнопки на центральном тоннеле оживает мотор: он коротко рыкает четырьмя стволами глушителей, недолго клокочет на прогревочных

оборотах и, наконец, переходит на мерный рокот холостых. Помимо традиционных шкал приборной панели, на экране может отображаться дополнительная информация о температуре и давлении жидкостей – пока агрегаты как следует не прогреются, торопиться не будем. С переводом селектора в автоматический режим GT-R клацает шестернями и мягко трогается.

Внизу центральной консоли три тумблера: один отвечает за отзывчивость силового агрегата, второй – за жесткость подвески, третий управляет настройками системы стабилизации. Ей можно задать гоночный режим или отключить вовсе, но в городе оставим все как есть. А вот амортизаторы лучше перевести в *Comfort*, тогда «Ниссан» чуть смягчается на многочисленных изъянах асфальта. А экорежим *Save*, сглаживающий отклики на акселератор и меняющий алгоритм робота, лучше оставить до зимы: слишком вяло суперкар реагирует на команды, не раскручиваясь выше 4000 об/мин и игнорируя кик-даун.

Внутри шумно. Такое чувство, что изоляция отсутствует как класс. Барабанят камешки по аркам, гудят шины, двигатель заполняет салон то низкочастотным гулом, то яростным ревом на максимальных оборотах. Ощущения усиливает преселективный робот: он живет активной жизнью, издавая металлические звуки при каждом переключении. Коробка не любит город с его постоянными заторами: по мере приближения температуры масла к 100 градусам смены передач становятся все более дергаными,

В режиме *Race* и без того жесткая подвеска зажимается настолько, что шасси по характеристикам начинает напоминать кольцевое: автомобилю проще взлететь, чем накрениться.

PGC10, 1969–1972

KPGC110, 1972–1977

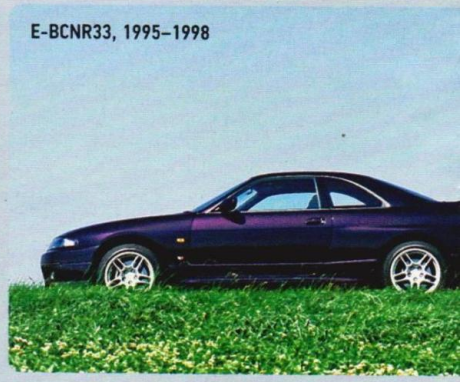
E-BNR32, 1989–1994

НА ФОНЕ ГОРИЗОНТА

Спору нет, «Порше-911» – легенда. Но и у «Ниссана GT-R» история богатая! Впервые седан «Скайлайн» получил эту аббревиатуру в 1969 году вместе с 2-литровой «шестеркой» мощностью 160 л.с. В 1971-м появилось и купе. Через три года сменилось поколение: новое оказалось гораздо менее успешным из-за нефтяного кризиса. В то время гоночные версии GT-R одержали победы в полусотне гонок.

После долгого перерыва этот индекс вновь появился в 1989 году на купе «Скайлайн R32». Отдача 2,6-литрового турбомотора достигала 280 л.с. на гражданских версиях и 500 л.с. на гоночных. Помимо прочего, автомобиль интересен конструкцией полного привода ATTESA с электронно-управляемой муфтой между осями и полноуправляемым шасси Super HICAS. В процессе постоянных усовершенствований индекс сменился сначала на R33, затем на R34. Последний «Скайлайн GT-R» этого поколения сошел с конвейера в 2002 году.

Очередная реинкарнация произошла в 2007 году, когда появился современный GT-R. Купе с заводским обозначением CBA-R35 оснащалось 3,8-литровым турбомотором мощностью 480 л.с. и напрямую конкурировало с «Порше-911 Турбо» как по характеристикам, так и по результатам заездов на «Нордшляйфе». После модернизации индекс сменился на DBA-R35, отдача возросла до 530 л.с., изменились характеристики шасси и настройки полного привода. Внешние отличия минимальны: новые цвета и дизайн дисков, ходовые огни в переднем бампере и противотуманка в заднем диффузоре.


E-BCNR33, 1995–1998

GT-BNR34, 1999–2002

Три тумблера внизу консоли регулируют настройки силового агрегата, жесткость электронно-управляемых амортизаторов «Бильштайн» и работу электронных систем безопасности.

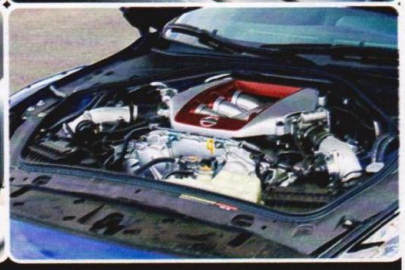
Изменения, пришедшие с рестайлингом, – иной дизайн колес и шины с новым составом смеси, который работает только в прогретом состоянии. Тормозные механизмы исключительно стабильны.

Салон отделан углепластиковыми элементами, кожей и алькантарой. Все органы управления на своих местах; педаль газа – обычная подвесная, а не напольная, как у большинства суперкаров.

Одна из «фишек» GT-R – несколько вариантов информационного дисплея. Скомпоновать виртуальные приборы можно самому, выбор – кнопками слева.

Двигатель пускается нажатием кнопки на центральном тоннеле. Из автоматического в ручной режим (и обратно) переходят, качнув рычаг вправо либо нажав подрулевой лепесток.

В центре комбинации тахометр, который в ручном режиме подскажет момент оптимального переключения. На его экранчик можно вывести цифровую скорость – это удобнее, чем разглядывать показания обычного спидометра.



По сравнению с моделью 2007 года, у двигателя VR38DETT изменились впуск и выпуск, под которые перенастроили контроллер. Теперь при объеме 3,8 л турбо-«шестерка» с двойным наддувом развивает пиковые 530 л.с. и 612 Н·м.

а сопровождающие их звуки – громкими.

На трассе с выходом на крейсерскую скорость показания температурных датчиков опускаются ниже 90 градусов. Суперкар уверенно пожирает километры Минского шоссе, направляясь на «Смоленское кольцо». При редких обгонах время будто изменяет свой ход: стоит надавить на педаль газа, как окружающие автомобили будто застывают, а лента дороги начинает разворачиваться вдвое быстрее. В таком темпе подвеска игнорирует мелочь и эффективно гасит колебания на пологих волнах, заставляя сбрасывать ход лишь перед крупными препятствиями или острыми колдобинами: с 20-дюймовыми шинами приходится осторожничать. Но, несмотря на малый дорожный просвет, GT-R ни разу не чиркнул днищем даже на второстепенных дорожках Смоленской области, покрытие которых далеко от идеала.

Утро тестового дня. Несмотря на ранний час, воздух и асфальт автодрома успели достаточно прогреться, чтобы у шин появился хороший зацеп. Это важно, ведь «Ниссан» обут в специальные шины «Данлоп-SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT» размерностью 255/40R20 спереди и 285/35R20 сзади. Рисунок протектора очень скупой, а состав смеси эффективно работает только при высоких температурах. Кстати, как жара скажется на самочувствии агрегатов? Помнится, к дорестайлинговой модели, появившейся четыре года назад, ниссановцы относились очень трепетно: нужно было в оба глаза следить за температурным режимом мотора и ни в коем случае не отключать систему стабилизации. На этот раз все проще: «Ясно, что вы непременно отключите электронику, – просто будьте осторожнее». Но мы все равно переживали, ведь год назад на нашем тесте суперкаров «Мерседес-Бенц SLS AMG» дымил тормозами, «Ауди-R8» перегрел коробку и только «Порше-911 Турбо S» катил как ни в чем не бывало. По силам ли такое испытание «Ниссану GT-R»?

Олег Петриков, директор автодрома и наш постоянный тест-пилот, усаживается за руль: «Ты готовь измерительную аппаратуру, пока я сделаю кружочек для пристрелки». И вот я стою на пит-лайне с дрифтбоксом в руках, а Петриков и не думает сворачивать с трассы. Круг за кругом «джи-ти-ар» вспарывает воздух, с каждым поворотом Петриков едет все размашистее. «Гляди-ка, понравилось, – усмехается рядом со мной другой спортсмен, Александр Сотников. – Только зачем он так скользит? Шины поплыли?»

Шины кругов через семь действительно начали сдавать, но Олег поймал посланную ему адреналиновую волну и отключил стабилизацию. В гоночном режиме она не мешает быстро ехать, однако какой кайф, отказавшись от ее услуг, самому ощутить легкий снос передка, заправить машину легким прикрытием газа и почувствовать, как поплыла задняя ось на выходе из поворота!

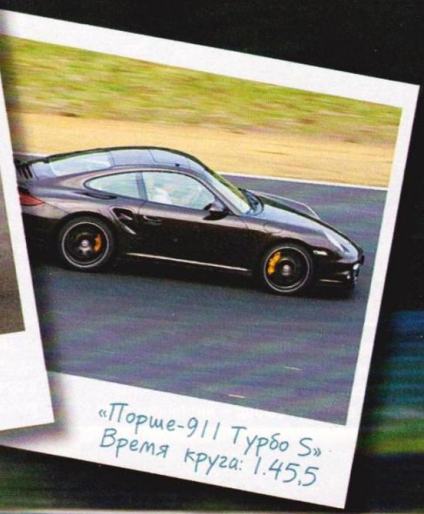
После двадцатого круга сменивший Олега пилот Сотников свернул на пит-лайн: «Ребята, топлива осталось всего ничего, давайте заправляться, иначе в таких режимах начнем хватать воздух». Что?! Мы же приехали с полным баком... Катимся на ближайшую заправку, вновь заливаем 98-й под пробку – вошло 50 л. Средний расход на автодроме, выходит, около 80 л на сотню!

Но это не единственное, чем удивил GT-R. Он показал на прямой перед поворотом «За рулем» почти такую же скорость, что и 911-й, развив 212,67 км/ч, – это раз. В отличие от «Порше», который достиг рекордной максималки в ущерб общему времени круга, «Ниссан» разогнался именно на лучшем круге – это два. Кстати, болиды класса «Туринг» здесь чуть-чуть, но уступают в скорости суперкарам! И наконец, GT-R установил новый рекорд наших тестов, преодолев «Смоленское кольцо» за 1 минуту 41,8 секунды и выиграв у «Порше-911 Турбо S» почти 4 секунды. По гоночным меркам – пропасть.

Конечно, это заслуга не только автомобиля. Год назад гоночный асфальт только уложили, и с того времени его сцепные свойства наверняка улучшились. Скорее всего, «Ниссану» подыграли и шины: они приняли тяжкое бремя, стершись за время теста наполовину, но позволили развить боковые перегрузки в 1,5g. Эти нюансы можно было нивелировать, будь сравнение с «Порше» очным. А так – с большим отрывом побеждает «Ниссан GT-R», самый быстрый суперкар «Смоленского кольца». ЗР

ВРЕМЯ КРУГА
1.41,8

Новый рекордсмен «Смоленского кольца»



«Порше-911 Турбо S» Время круга: 1.45,5

Экстерьер «Ниссана GT-R» яркий, но красивым его назовет не каждый. Здесь все подчинено аэродинамике, а не внешним эффектам

ЗАМАХ НА КОПЕЙКУ

«БМВ-1М Купе» отличается от самой мощной гражданской модели 135i внешностью, техническими характеристиками и, главное, философией. Специалисты «Айзенманн» решили сделать разницу более заметной на слух, предложив владельцам оригинальную выхлопную систему. Благодаря накопленному опыту инженеры оптимизировали ее под рядную «шестерку» с двойным турбонаддувом, что позволило добавить к заводским 340 «лошадкам» еще десяток. Весь выхлоп, включая резонатор и основной глушитель, выполнен из нержавеющей стали.

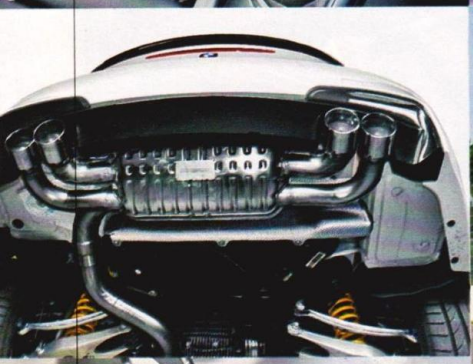
Официально «Айзенманн» представит разработку на франкфуртском автосалоне, но продажи начались еще летом: полностью система обойдется в 2000 евро.

За эту же сумму подвесочные гуру из KW предлагают улучшить ходовые качества заряженной «копейки». Благодаря стойкам Version 3 с индивидуальными настройками усилия сжатия и отбоя баланс шасси можно смещать как в сторону комфорта, так и в область большего комфорта. Скоростная характеристика амортизаторов подобрана таким образом, что на малом ходу автомобиль становится равнодушным к мелким и средним неровностям. Оригинальные элементы подвески KW Version 3 для «БМВ-1М Купе» должны улучшить и тормозную динамику – благодаря более стабильному сцеплению колес с дорогой при продольной загрузке. А возможность изменять дорожный просвет в пределах 10–35 мм на передней оси и 5–25 мм на задней вкупе со стойким к коррозии покрытием Inox Line позволят эксплуатировать спорткупе даже в зимних условиях.

Ателье «Келленерс Спорт» предлагает комплексную доработку. Отличий у модели KS1-S от заводской машины немало. Серьезно доработанный двигатель с новой выхлопной системой развивает 410 л.с. В аэродинамическом обвесе, призванном уменьшить сопротивление и одновременно повысить прижимную силу, стоит отметить элементы из нержавеющей стали: это губа переднего спойлера и трехчастная решетка в бампере.

Подвеску настраивал лично Ральф Келленерс, но, если покупатель считает себя опытнее кольцевика с многолетним стажем и множеством призовых мест, он может самостоятельно подобрать характеристики демпфирования и величину дорожного просвета. Колеса необычного дизайна серии «Гамбург» или «Берлин» с шинами размерностью 245/30R20 спереди и 265/30R20 сзади тоже подобраны для улучшения ездовых качеств.

В салоне – комбинация перфорированной кожи и алькантары с контрастными вставками, которой обшиты не только сиденья, но и руль, рукоятки коробки и ручника, а также передняя панель. Авторство доработок указано на подголовниках с логотипом «Келленерс».



ТИГУАБТ

Стоило компании «Фольксваген» обновить компактный кроссовер «Тигуан», как ателье братьев Абт предложило для него тюнинговый пакет. В числе доработок – форсировка моторов: двухлитровым дизелям мощностью 140 и 170 л.с. добавили примерно по 30 «лошадок», а с бензинового 1,4-литрового сняли аж 210 л.с. – плюс полсотни к заводским. При этом утверждается, что расход топлива останется на стандартном уровне. Самые мощные бензиновые турбомоторы объемом 2 л, которые в фольксвагеновском каталоге обещают 180 либо 210 л.с., сейчас проходят усиленные испытания, – по их окончании специалисты «АБТ» намерены довести отдачу до 210 и 250 л.с. соответственно. В подвеске ограничились установкой иных пружин. Внешне доработанный «Тигуан» будет заметен благодаря стильному обвесу и легкосплавным колесам из фирменного каталога.

iWHEELS

Производитель колесных дисков AEZ объявил о запуске приложения для iPad. Благодаря ему можно подобрать интересующую вас модель из каталога, внимательно ее рассмотреть на экране устройства и представить, как будет выглядеть автомобиль на новых колесах. Более того, если машины нет в предустановках, достаточно ее сфотографировать с помощью камеры iPad и виртуально смонтировать на нее диски. Не остались забытыми владельцы iPhone и пользователи устройств на базе операционной системы Android – бесплатное приложение к ним можно найти в соответствующих интернет-магазинах.

БЛЕСТЯЩИЙ РЕЗУЛЬТАТ

Тюнеры из МТМ вручную полировали алюминиевый кузов и элементы шасси суперкара «МТМ-R8 Битурбо» на базе одноименного «Ауди» в течение 1200 часов, пока не добились поистине ослепительного эффекта. Не исключено, что именно безупречная гладь позволила эксклюзивному автомобилю превысить скоростной порог в 350 км/ч – хотя и вклад двигателя мощностью 777 л.с. не стоит недооценивать.

ЗВЕЗДНАЯ БОЛЕЗНЬ

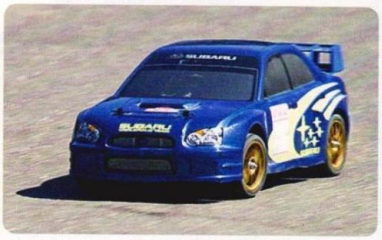
Автомобили бывают не менее амбициозными, чем их владельцы. Легендарный «Феррари-FXX» (под прозрачным псевдонимом EXX), кольцевой «Ауди-A4 DTM» и раллийный «Субару-Импреза WRX» заслужили громкое звание спортивных звезд. Однако **Денис Арутюнян** нашел повод усомниться в их репутации. Фото **Георгия Садкова**.

КУБОК ПОРШНЯ

Конечно, заполучить такие автомобили на тест удается ой как редко. Тем более хочется пообщаться с ними как можно больше, в полной мере распробовать их возможности, проникнуть в их душу. Но, увы, на полноценное знакомство совсем нет времени. Поэтому радуюсь и столь короткой встрече, возможности провести своеобразный «Кубок Поршня».

Первым на трек полигона выходит «Ауди». Под взмах стартового флага машина с бешеным ускорением срывается с места. Несмотря на полный привод, широченные слики и аккуратную работу газом, избежать пробуксовки на старте удалось далеко не с первого раза.

Приноровившись, можно переходить к урокам торможения. Здесь тоже все очень непросто. Чувствительность привода такова, что рассчитать нужное усилие под силу лишь истинному профи. Так что неофиту придется усмирить свои гоночные амбиции и долго отрабатывать работу газом и тормозом, иначе можно забыть о хорошем времени на круге. Зато с виражами и шпильками проще: немецкий автомобиль в повороте держится за асфальт, как бульдог за вожделенный кусок мяса. И даже ошибка с дозировкой тяги не сбивает «Ауди» с истинного пути – машина плавно соскальзывает с траектории всеми четырьмя колесами и очень охотно возвращается на нее под небольшой сброс газа.



Чуть иначе ведет себя на треке «Феррари». Алый «жеребец» тоже любит скорость и довольно капризен в управлении. Он тоже оснащен полным приводом и мудреной электроникой, а колеса украшены огромными гладкими «катками». Но уже на старте понимаешь: характер «итальянца» более покладистый и дружелюбный: он готов иногда (хотя и не очень часто) прощать ошибки. Пережал газ, с трудом дождавшись отмашки стартера? Не беда, «жеребец» не станет долго полировать асфальт, а лишь немного взбрыкнет кормой и устремится к рекордам. Ну а в поворотах он провоцирует похулиганить: если аккуратно работать рулем и тягой, можно почувствовать себя героем фильма «Форсаж» – пройти вираж в эффектном боковом скольжении. Но с тормозами и здесь нужно быть аккуратным. Малейшая ошибка может вылиться в уход с траектории, а то и в вылет с трассы – со всеми вытекающими последствиями.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	AUDI A4 DTM	FERRARI FXX	SUBARU IMPREZA WRX
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	437/190/135/257	440/190/135/257	441/185/137/258
колея спереди/сзади	160		
Снаряженная масса, кг	около 1,2		
Максим. скорость, км/ч	около 100		
Тип аккумулятора	LiPo		
Штатное напряжение аккумулятора, В	7,4		
ДВИГАТЕЛЬ	электрический, 3-фазный, бесколлекторный, бездатчиковый		
Габариты: диаметр/длина корпуса, мм	36/50		
Количество витков	12		
Максимальная мощность, Вт	450	350	
Обороты при номинальном напряжении, об/мин	28 900	24 400	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди и сзади	на двойных поперечных рычагах		
Радиоаппаратура	3-канальная, 27 FM		

Пара минут гонок на таких машинках может даже самого серьезного человека превратить в большого ребенка. Немудрено – вполне серьезная техника и азартный спорт.

Совсем из другого теста слеплен «Субару». И немудрено, ведь его стихия не асфальт, а грунтовые или каменистые дороги. Отсюда особенность: машина стоит на колесах с глубоким протектором да еще и с небольшими шипами – для лучшего сцепления с дорогой. И привод здесь устроен по-другому: у «японца» связь между осями жесткая, в отличие от шоссейных авто, которые допускают пробуксовку. Но даже несмотря на эти конструктивные особенности (а может, и благодаря им) WRX прекрасно ведет себя и на асфальте: послушен, понятен в управлении. Порой создается впечатление, что он предугадывает желание водителя пройти трассу максимально эффективно или эффектно, точно прописывая оптимальную траекторию или же с красивыми скольжениями. Правда, гоняя по обычным дорогам, нужно помнить, что мягкие шины для этого не предназначены. Намотаешь пару-тройку кругов – и срочно на пит-стоп.

В СТРАНЕ ЛИЛИПУТОВ

Интересуетесь, каково за рулем? Удобны ли штурвал и педали? Вот на этот вопрос, увы, дать ответ не смогу. За руль не то что человека, куклу

не посадишь. Ведь это, к сожалению, всего лишь электрические радиоуправляемые модели – хотя и очень похожие на взрослые, но в масштабе 1:10.

Однако по сложности конструкции они ненамного отстали от прототипов. Например, маленькие «Ауди» и «Феррари» базируются на шасси Tamiya TRF-416: карбоновая «рама», подвески с пластиковыми рычагами, кулаками, шкворнями и алюминиевыми гидравлическими амортизаторами. Момент от мотора передается на переднюю и заднюю оси с помощью ремней. Спереди тягу между колесами распределяет металлический дифференциал, сзади – спул (сплошная ось). В качестве источника питания обычно используют литий-полимерные аккумуляторы.

Моторы у машин разные, хотя они обе относятся к классу 540 (это условное традиционное обозначение по габаритной длине мотора 54 мм, реальная же длина современного бесколлекторного агрегата – 50 мм). На «Ауди» двигатель более оборотистый: при номинальном напряжении 7,4 В выдает почти 29000 об/мин, в то время как у «Феррари» – «всего» 24400 об/мин.

Раллийный «Субару» построен на относительно старом шасси Tamiya TB02. Его ключевое отличие в том, что тягу передают не ремни, а настоящие карданные валы. Зато мотор такой же, как на «Феррари».

Впрочем, применительно к таким моделям сравнение очень условно: машинки напоминают конструктор из множества взаимозаменяемых деталей. Вдобавок многие владельцы тюнингуют стандартную машину. Использовать еще более «крутильные» моторы моделисты не торопятся: избыточная мощность только мешает управляемости. А вот со степенью затяжки дифференциала, передаточными числами, настройками блока управления двигателем играют вовсю. Особенно если автомобиль используют не для развлечения, а для соревнований.

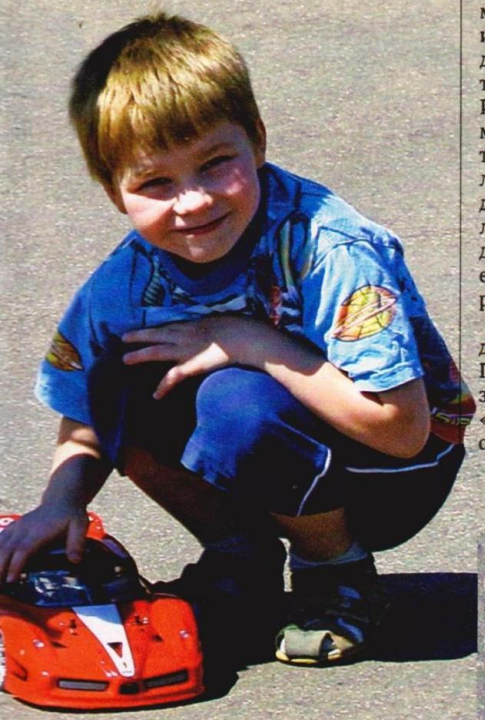
Кузов – почти универсальная деталь из тончайшего пластика. Поэтому любое шасси можно выдать за «Ауди-DTM», БМВ-М3 или, скажем, «Мазду-6» – в зависимости от пристрастий и настроения.

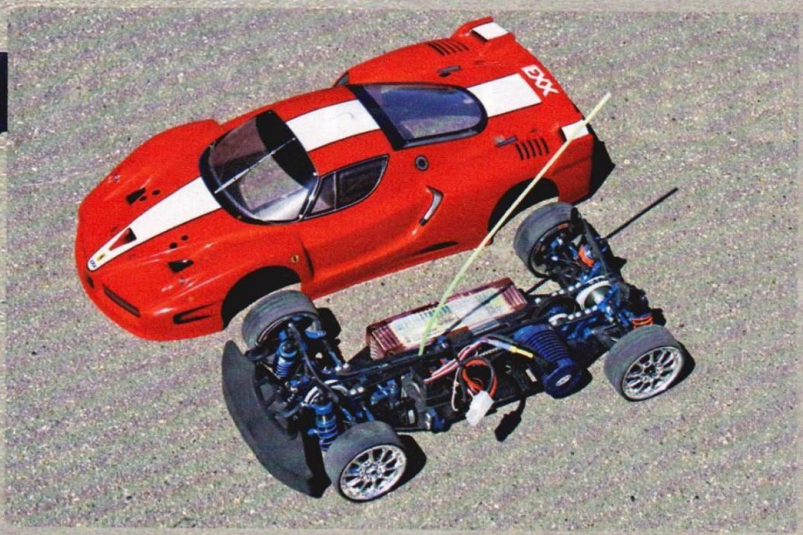
А еще очень интересен орган управления – джойстик. Оперировать огромным «пистолетом» лучше с возвышения или помоста, чтобы хорошо видеть трассу. Процесс увлекает и завораживает! Крупное колесо на боку, выполняющее функцию руля, наделено прекрасной чувствительностью и охотно возвращается в нейтральное положение. А вот двухходовой «курок» газа-тормоза доставляет немало хлопот. Именно из-за его легкости с непривычки постоянно ошибаешься с дозировкой тяги. Да и «нулевое» положение невразумительное: чуть пережал рычажок от себя – и вместо плавного замедления получаешь неожиданный рывок назад.

В общем, гонять на таких машинках просто только на первый взгляд. Невольно восхищаюсь искусством тех, кто принимает участие в настоящих соревнованиях.

Ну а сколько стоит прохватить на «Феррари» или раллийном «Субару»? Базовая модель стоит не меньше 6000 рублей. С учетом опций, наворотов и тюнинга аппарат может подорожать до 15000–20000 рублей. Ну а цену автомобильчика, подготовленного для международных соревнований, лучше и не считать. Правда, настоящие гоночные «Ауди», «Феррари» или «Субару» все равно дороже... ЗР

Редакция благодарит компанию ООО «Автохобби» (www.avtohobby-rc.ru) за предоставленные на тест модели.





Рассмотреть «подноготную» масштабной модели легко – достаточно вытащить пару защелок и снять почти невесомый кузов.

В ШАГЕ ОТ КОСМОСА

Наш журнал давно дружит с отрядом космонавтов, а один из номеров «За рулем» даже доставили на орбиту. На этот раз раз испытатель ЗР сам оказался буквально на пороге космоса. **Юрий Тимкин**, отправившись на тест-драйв хэтчбека «Хёндай-Солярис», неожиданно испытал... состояние невесомости.

– Здравствуйте, вас беспокоят из офиса компании «Хёндай». Сообщите, пожалуйста, свой рост и вес. Нам надо знать ваши точные параметры.

Всякое бывало, но это что-то новенькое! Не иначе, решили подобрать фирменный комбинезон для заездов на «Солярисе» по гоночному треку. Это была только одна из версий. Но ни она, ни другие даже не приблизились к истине. Как оказалось, корейская компания придумала отправить журналистов в состояние невесомости! От уникального предложения отказываться нелепо – такой шанс выпадает только раз. Согласен!

Прибываю в Звездный городок. Первым делом медосмотр: температура в норме, давление – идеальные 120 на 80, жалоб на здоровье нет. Прошел! Теперь инструктаж. Объясняют, что состояние невесомости мы испытаем внутри громадного транспортника Ил-76 МДК, переоборудованного для подготовки космонавтов. Все самое интересное будет происходить начиная с высоты 6000 м и скорости 600 км/ч: в этот момент самолет резко уйдет вверх до 9000 м с последующим сбросом скорости до 270 км/ч. Затем резкое снижение до прежних 6000 м и набор скорости. Во время таких перепадов (пилоты называют это полетом по параболической или баллистической траектории) перегрузка чередуется с состоянием невесомости.

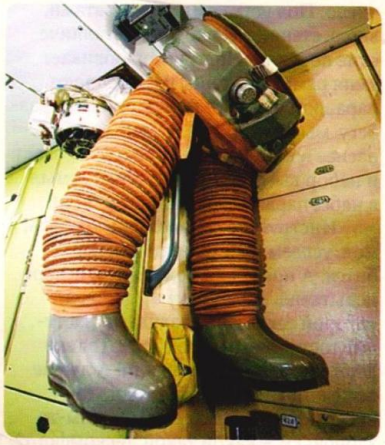
– А если...

– Никаких «если»! – ответственно

10 ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ КОСМОНАВТОВ

- В процессе подготовки к полету будущие космонавты подвергаются перегрузкам в 10g. При 12g критический порог – 3 секунды: кровь начинает просачиваться через поры кожи. Эти величины достигаются на огромной центрифуге, основное плечо которой – 18 м!

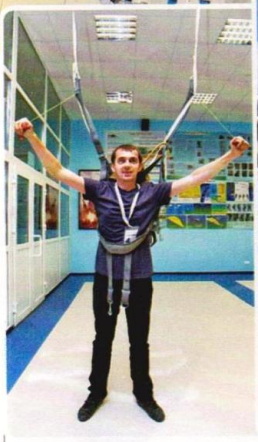
- Космонавтов учат дышать животом: при перегрузках порой сильно сдавливает грудь. Это грозит аритмией.
- В космическом меню около 3000 наименований продуктов – каждый сможет питаться по своему вкусу.
- Кислородная шашка размером с поллитровую бутылку выделяет около 600 л кислорода в день – этого хватает на сутки. Настоящим сокровищем на орбите является вода. Даже мочу тщательно собирают для перерабатки в H_2O.
- С момента облачения в скафандр на Земле до его снятия в космосе проходит в среднем 9 часов.
- Вес полностью снаряженной для пуска ракеты вместе с космическим кораблем – 370 т. На Землю возвращается только спускаемый аппарат массой 2,7 т.
- После приземления приходится привыкать к гравитации: недавно вернувшиеся на Землю то и дело оставляют предметы в воздухе, предполагая, что они зависнут...
- Космонавты способны по запаху определить предмет, побывавший на космической станции.
- Время, проведенное на орбите, аналогично времени земной реабилитации. Чтобы мышцы не атрофировались, в космосе регулярно надевают так называемые вакуумные брюки – они разгоняют кровь.



- За полгода пребывания в космосе начисляют 100 000 долларов командировочных.

Два инструктора запросто поднимают в невесомости больше десятка человек. Правда, их сила вскоре закончится – сеанс невесомости продолжается около 20 секунд.

Получить сертификат о пребывании в невесомости из рук космонавта – приятное завершение мероприятия.



Перед вылетом нелишне отработать навыки управления парашютом. Береженого бог бережет.

После приземления улыбающихся лиц было меньше.

заявил инструктор. – Несчастных случаев при таких полетах еще не было. А если что, мои коллеги помогут выпрыгнуть с парашютом...

Но все это – завтра, а пока за торжественным ужином я оказался рядом с космонавтом, Героем России Сергеем Залетиным. Он не то в шутку, не то всерьез поинтересовался, смог бы я полететь в космос. Да легко! Здоровье-то ого-го – проверено.

С утра по совету бывалых очень легкий завтрак. Удивительно, но никакого мандража не испытываю. Садимся в автобус, едем на военный аэродром Чкаловский. Вот и ожидающий нас Ил-76 – гигант! Загружаемся в его чрево. Пол устлан мягкими матами, вдоль стенок закреплены металлические поручни. Инструктор обвивает меня ремнями, к ним прикрепляют парашют. Самолет приготовился к разбегу, мы ложимся на маты – так безопаснее и комфортнее переносить взлет и набор высоты. Когда лайнер взмыл в небо, парашют от меня отцепили.

Инструктор успокоил: не дрейфь, мол, успеем надеть, если понадобится. А пока сиди дожидайся, вскоре испытаешь перегрузку в 2g, после которой секунд на двадцать и наступит состояние невесомости. Только держись крепче за поручни! А лучше даже прилечь, чтобы было не так дискомфортно... Вот еще! С моим-то здоровьем – какой такой дискомфорт?

Внезапно самолет рванул вверх, и мгновенно придавила обещанная перегрузка. Я такого не ожидал – щеки стали словно свинцовые и потянулись вниз, руки потяжелели, будто гантели взял. И тут внезапно исчезла не только перегрузка, но и гравитация! На мгновение у меня произошла полная дезориентация в пространстве. Еще бы: ноги взмыли вверх и улетел бы до потолка, если бы не держался руками за поручень! Из кармана комбинезона выпала бутылка с водой и зависла в воздухе. Длилась эта эйфория недолго – командир самолета по громкой связи подал сигнал: через пять секунд возвращаемся в обычный режим полета. Р-раз – и я опять на полу. Вот это да!

Зная, что через несколько минут все повторится, протягиваю камеру инструктору с просьбой запечатлеть чудесные мгновения полета. Тот согласно кивает. Вот оно! Скоротечная перегрузка – и снова свободный полет: я кувыркаюсь, отталкиваюсь ногами от потолка, плаваю от борта к борту и радуюсь как ребенок. Затем еще раз, и еще. Но на пятом цикле меня все же стало мутить. Сам виноват: надо было ложиться на пол во время резкого набора высоты. И вот результат – при вертикальном положении тела пошел мощный отток крови от головы. Поэтому, когда снова наступила невесомость, я уже не летал, а держался обеими руками за поручень, боясь выпустить наружу скудный завтрак. Повезло, что в самый критический момент капитан объявил о начале снижения.

Когда приземлились, инструктор дружески похлопал по плечу: мол, молодец, поздравляю. Но я-то знал, что хвастаться особо нечем: космонавтов готовят при гораздо больших перегрузках. Они – сверхчеловеки, а я – простой смертный, сдавшийся в самом начале трудного пути.

...Вечером Сергей Залетин снова поинтересовался, готов ли я отправиться в космос. Мой потупленный взгляд был лучшим ответом. **ЗР**

P.S. *Засыпая, я в грезах парил в невесомости по салону Ил-76 МДК. Конечно, я никогда не стану космонавтом, но ощущение невесомости останется со мной навсегда. Это было одно из самых ярких приключений в моей жизни.*

ДЕТСКАЯ ПЛОЩАДКА

Британское искусство делать спортивные автомобили почти из чего угодно практически утеряно, в отличие от умения устраивать автомобильные праздники, причудливо сочетающие немного неуклюжую напыщенность и детскую непосредственность. Фестиваль в Гудвуде посетил **Сергей Канунников**. Фото автора и «Ягуар».

Если вы истинный фанатик истории гоночных автомобилей всех мастей и классов, вам придется получить британскую визу, которую, судя по срокам рассмотрения заявлений, согласовывают с помощью гонцов, отправляемых из Архангельска в Туманный Альбион и обратно на фрегатах. Прибыв, наконец, в Британию, удалитесь от Лондона на 120 миль, поругивая перекрестки с круговым движением и неуступчивость местных водителей, – и окажетесь возле имения лорда Марча. Тут издавна проводили горячо любимые британцами соревнования в резвости подъема на холм и уже много лет устраивают знаменитый Фестиваль скорости (Goodwood Festival of Speed).

Двадцать восемь метров высоты, десять дней монтажа, 150 тонн веса. Эта скульптура посвящена юбилею «Ягуара E-Туре».

Бойцы вспоминают минувшие дни. Или обсуждают, как пройдет заезд для компрессорного «Мерседес-Бенца SS 710» 1930 года.

Серьезность подготовки автомобилей не слишком соответствует продолжительности и скоростям заездов. Но это тоже часть шоу!

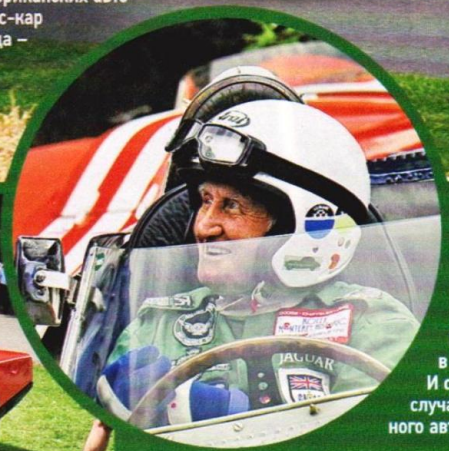
В Гудвуде все своеобразно: от великого до смешного один круг. На чем ездить директору такой гонки? Ну конечно, на двухдверном «Роллс-Ройсе Фантом»!

Компания «Ягуар» не устает отмечать 50-летие знаменитого E-Type, который небезосновательно считают одним из самых красивых автомобилей XX столетия. Помимо массы гоночных версий, в Гудвуд, конечно же, привезли классические купе.

Любое движение автомобиля от паддоков и к ним – только через толпу зрителей с фотоаппаратами и без.

Фестиваль в Гудвуде – не только колоритные машины, но часто не менее колоритные пилоты.

Парад гоночных американских авто открыл настоящий пейс-кар с «Инди-500» 1955 года – «Шевроле-Бел Эйр».



Норман Дьюис в прошлом году отметил 90-летие. Тридцать семь лет он испытывал «ягуары». Именно он пригнал Е-Type на салон в Женеву в 1961-м. И сегодня не упустил случая сесть за руль гоночного автомобиля.

Еще одно чудо британской мысли – «Гайсон» 1972-го. В тот год чемпион по подъему на холм Джим Томсон разбил свой новенький «Ягуар-Е». Использовав то, что от него осталось, дизайнер Уильям Таунс, работавший некоторое время на «Астон Мартин», создал этот автомобиль. Многим он показался спорным, но владельцу нравился. Поэтому появился и второй экземпляр.

В поисках места для антикрыльев конструкторы порой находили очень необычные решения – как, например на «Мак-Ларене Косворт М7 С» 1969 года.

Почти забытую ныне американскую марку «Чапаррал» представлял спорт-прототип 2 Е с 5,6-литровым V8 «Шевроле», рожденным в 1966-м.

Трехколесный «Морган» с двухцилиндровым воздушником, подвешенным спереди, – яркий образец британского инженерного искусства 1930-х.

Приз на финише неблизкого пути – шоу гоночных автомобилей со всего мира: кольцевых и раллийных, участников соревнований категории Гран-при аж начала прошлого столетия и совсем недавних чемпионатов Формулы-1. А в «нагрузку» – гоночные мотоциклы, выставка очень редких машин, бесчисленные палатки, торгующие всем и вся автомобильным, и много пива, разного по цвету и крепости.

Проход в паддоки свободный. Можно не только осмотреть автомобильные легенды, но и потрогать их руками, пообщаться с владельцами. А на сладкое даже увидеть машины на ходу.

Пока в боксах кипит нешуточная работа: открыты капоты, подставлены домкраты, вокруг живописно разложены шины и инструмент. Механики серьезны, но уж чересчур артистичны. Водители деловиты, но временами иногда улыбаются, как дети, не расстающиеся с любимой игрушкой. Взревел на высокой ноте гоночный мотор, выдающий, к восторгу зрителей, не дозволяемые его потомкам децибелы и выбросы всякой вредной всячины. Поверьте, не рассказав о звуках и запахах, трудно передать и половину прелести фестиваля. Водители деловито натягивают комбинезоны и шлемы и устремляются на полуторакилометровую трассу, чтобы... по одному прокатить в показательном заезде (для раллийных машин проложен отдельный маршрут – даже с трамплином!). Наиболее горячие пилоты с ревом ускоряются на коротких прямых или лихо влетают в поворот, радуя публику. Самые невезучие заканчивают заезд «на галстуке». Отревев и отдымив, автомобили уходят в паддок, уступив место машинам следующего класса.

Солидные седые дяди и даже тети (и те, что сидят за рулем, и зрители) на глазах превращаются в забывших о повседневных проблемах дурашливых подростков. А уж каким огнем горят глаза настоящих мальчишек! Сюда стоит ехать уже ради того, чтобы увидеть эти глаза. Не говоря уже об автомобилях и мотоциклах всех времен и народов... ЗР

ContiTech Специалист по технологии каучука и пластмассы | Power Transmission Group

Выигрышный привод

Отличительные преимущества приводных систем компании ContiTech:
- качество продукции
- полная программа для легкового и коммерческого транспорта
- активная поддержка продаж и СТО
- техническая горячая линия и обучение специалистов

«Выигрывать за счет привода» - это девиз, который обеспечивает успешные перспективы не только нам, но и нашим партнерам.

Полный ассортимент высококачественных продуктов:
- зубчатые ремни
- клиновые и поликлиновые ремни
- комплекты

Актуальные темы и техническая информация для организации продаж и СТО

Прибор для измерения длины клиновых и поликлиновых ремней

Электронный прибор для измерения натяжения зубчатых ремней (BTT)

Механические приборы для проверки натяжения ремней

Реклама

Приводные ремни ContiTech, Германия
Представительство
ул.Станиславского, д. 21, стр.1
109004 Москва
тел.: (495) 663 88 34
факс: (495) 663 88 35
www.contitech.ru

Continental CONTITECH

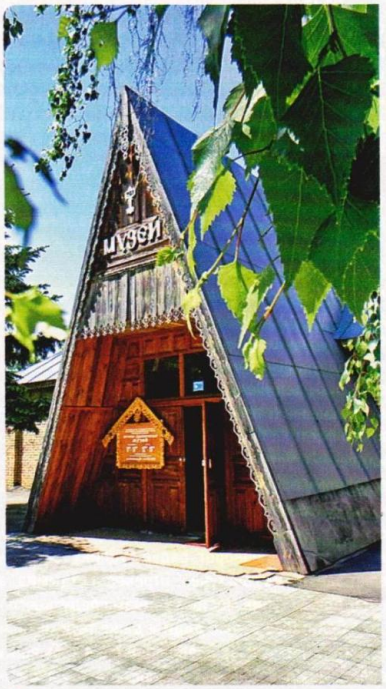
ПЕЧКИН, ПУШКИН И ПЕТР

Отгадайте название города по наводящим подсказкам. Здесь протекает Черная речка – раз. Неподалеку памятники Пушкину и Петру Первому – два. Считает себя столицей России – три... Нет, не угадали. На сей раз **Михаил Колодочкин** посетил не свой любимый Питер, а... Луховицы!

«Огурцу-кормильцу от благодарных луховичан». Надпись украшает самый известный городской памятник – бочку с огурцом. Провести дегустацию несложно – прямо на обочине! Работает и Музей огурца, но раньше 15.00 вас там не ждут...

Как обычно называется главная улица в любом провинциальном городке России? Да, примерно так, как вы подумали. А вот в Луховицах это явно улица Пушкина. Хотя памятник поэту найти совсем не просто.

Впрочем, здесь начинается мистика на тему «Пушкин и Макдональдс». Похоже, у Александра Сергеевича аллергия на подобный общепит: он заранее убегает от него подальше. Так он когда-то поступил в Москве, где переехал на другую сторону Тверской, будто предвидя грядущее пришествие «Мака». Тот же маневр проделал он и в Луховицах. Раньше поэт приветствовал всех водителей, следующих по трассе «Урал», но затем, обнаружив на противоположной стороне дороге памятник Огурцу, задумался. А вскоре собрал пожитки и вовсе съехал с проезжего тракта, учуяв надвигающийся запах бигмаков и прочих мак-чикенов. В скверике ему, надо полагать, лучше.



В этом резном теремке находится историко-краеведческий музей (не путать с Музеем огурца!).

К ВОПРОСУ О ЛУХОВИЦАХ И СТОЛИЦАХ

Луховицы – город в Московской области. Расположен в 135 км на юго-восток от столицы, на федеральной автомобильной трассе «Урал». Население – около 32 тыс. человек: луховичане и луховичанки. Упоминается с конца XVI столетия, статус города получил в 1957 году.

Самая известная местная поговорка:

Есть в России три столицы – Москва, Рязань и Луховицы.

Но есть и варианты:

В России три столицы: Москва, Питер, Луховицы (этот девиз на момент написания материала приветствовал водителей на трассе «Урал»).

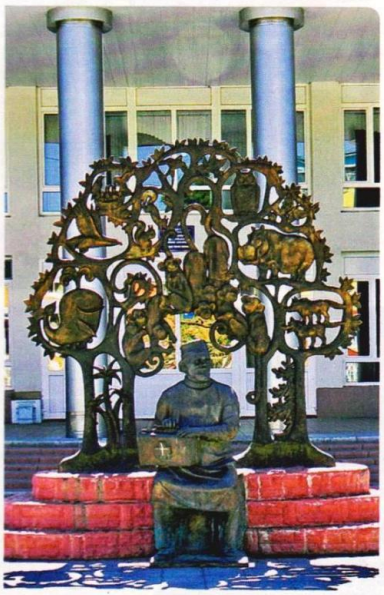
Есть в России три столицы: Зарайск, Рязань и Луховицы.

Говорят, с десяток лет назад столиц было вообще две:

В мире две столицы – Москва и Луховицы.

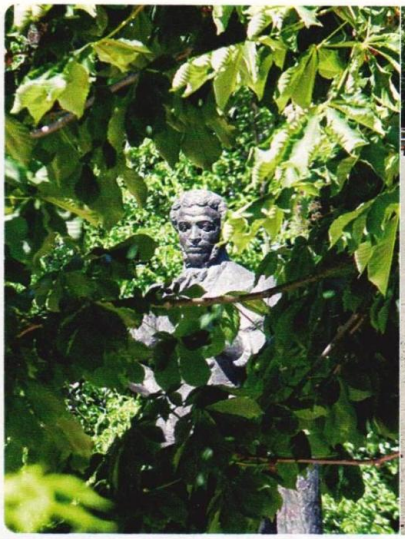
Правда, до революции амбиции луховичан были покруче:

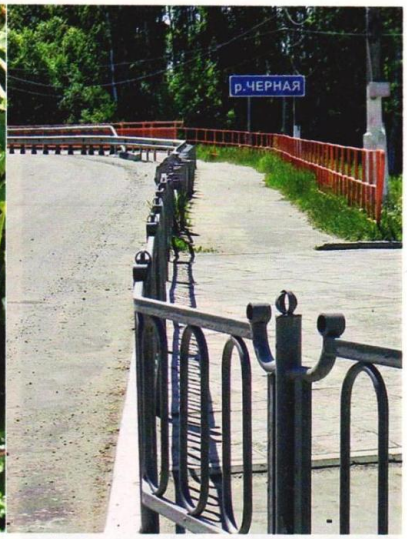
В мире только три столицы: Париж, Москва и Луховицы.



Айболит уселся, конечно же, у детской поликлиники.

Луховичане – народ веселый. Выращивание огурцов здесь сочетается с производством боевых МиГов, древняя деревянная церковь уживается с современным теремком, в котором обитает краеведческий музей, а цветной муляж гаишного автомобильчика по дороге в Зарайск заставляет вздрагивать приезжих. Своих-то не проведешь – знают...

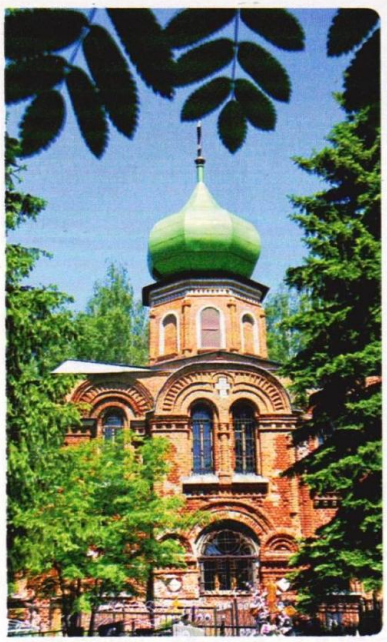




Памятник поэту переселился с Рязанского шоссе в сквер своего имени, а на его месте теперь тот самый фастфуд. Переносить Черную речку пока не стали.

Футбол местного значения. Впрочем, вряд ли он сильно отличается от матчей нашего высшего дивизиона.

Огурец огурцом, но у города есть символ и посерьезнее – самолет МиГ. Родина подобных машин именно здесь.



Действующая церковь Николая Чудотворца. В обиходе – Никольская, Николаевская, Николы Угодника и т. п.

По пути из Луховиц в Зарайск, когда уже кажется, что заблудились и дальше ничего интересного не будет, слева от дороги увидите деревянный храм Казанской иконы Божией Матери. Ему уже 250 лет.

Строго говоря, первый русский военный корабль был построен не при Петре Первом, а еще при его батюшке, Алексее Михайловиче. И не в Луховицах, где Ока не протекает, а неподалеку, в Дединове. Но по части харизмы, а также любви к судоходству нашему первому императору равных нет. Ему и памятник.

Вообще, переходить через железнодорожные пути нельзя. А вот в Луховицах – пожалуйста. Если, конечно, на светофорчике зеленый.

Бывалые говорят, что еще недавно вокзал был розовым. Впрочем, когда рядом живые цветы, это не столь важно.

Как Печкин добрался на велосипеде от Простоквашина до Луховиц, местные краеведы не знают. Отыскать здание почты ему помогли Матроскин, Шарик и Галчонок.

Будет время и желание, заезжайте. Любителям искупаться посоветую так называемые Голубые озера – песчаные карьеры, заполненные водой. Приверженцев древнерусского зодчества привлекут разного рода храмы Луховицкого района – тут их много. Детей, да и не только, встретит почтальон Печкин на подаренном ему велосипеде. То, что понравилось лично мне, запечатлено на фото. Удачи! ЗР

Бело-голубой, в цветах фирменной эмблемы и герба немецкой земли, где расположена штаб-квартира компании, этот кабриолет лучше всего смотрится под такой же расцветки солнечным небом. С погодой **Сергею Канунникову** и фотографу **Георгию Садкову** тоже повезло.

ПОД НЕБОМ ГОЛУБЫМ

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Уверен, человеку, купившему новенький БМВ-327, был важен не только элегантный, стремительный силуэт, но и начинка спортивного кабриолета. Такой автомобиль просто не имел права ездить плохо!

Форма вполне соответствует содержанию. Рядный 6-цилиндровый мотор тяговит и надежен (выпускали его, кстати, аж до начала 1960-х!). На 327-й применена версия с двумя карбюраторами, развивающая 55 л.с. Четырехступенчатая коробка – с синхронизаторами на высших передачах. Вдобавок независимые подвески, реечное рулевое управление, гидравлические тормоза с устройством автоматического поддержания зазора между колодками и барабанами, рама, интегрированная в кузов.

В общем, 327-я, как и положено породистому спортивному автомобилю, впитала в себя практически все новейшие достижения немецкой инженерной школы середины 1930-х. Причем стоил спортивный кабриолет совсем не дорого – 7500 рейхсмарок. Прямой аналог – «Мерседес-Бенц 230» с 55-сильным мотором и похожим открытым кузовом обходился в 9500.

Никак не покидает странное ощущение: неужели этот автомобиль действительно из тридцатых? Он явно лет на двадцать моложе. Педали понятные и даже не очень тяжелые. Вполне приличные тормоза. Чудной рычаг коробки – длинный и кривой – на поверку очень удобен: передачи включаются легко и четко. Посадка тоже правильная: низкая, с вытянутыми ногами. Рулевое управление по современным меркам вяловатое. Да и шины – узенькие, высокие – устойчивости в поворотах и быстроте реакций не способствуют. Но по сравнению с некоторыми моделями 1950–1960-х годов 327-я рулится не хуже.

Поэтому даже сегодня ехать в ней совсем не сложно и вполне комфортно. Теплое солнце радушно заливает салон, урчит 2-литровая верхнеклапанная «шестерка», подвеска старательно сглаживает неровности трамвайных путей. Что-то при этом, правда, поскрипывает и постанывает в недрах кузова. Ну не без этого! Как-никак, 70 лет нелегкой жизни позади...

Моторчик в 55 сил, по нынешним представлениям, – младенец (а ведь это спортивная версия, стандартная

развивала и вовсе 45 л.с.). Но по тем временам, да и по меркам пятидесятых, мощность вполне приличная. Поэтому стиль и технику БМВ ценили не только на родине.

СОВСЕМ ДРУГАЯ ИМПЕРИЯ

Эта бело-голубая машина – необычная. Спидометр – в милях, а на эмблеме помимо букв *BMW* красуется надпись: *Frazer-Nash*. Британская фирма, известная еще с начала двадцатых спортивными моделями, с 1934 года импортировала БМВ. Машины из Тюрингии (до начала пятидесятых автомобили БМВ выпускали в Эйзенахе, на заводе, приобретенном баварским концерном в конце двадцатых) приходили уже адаптированными для британцев (правый руль, приборы) и пользовались на Островах устойчивым спросом. Заметим, в стране, где своих моделей, в том числе спортивных, хватало с избытком!

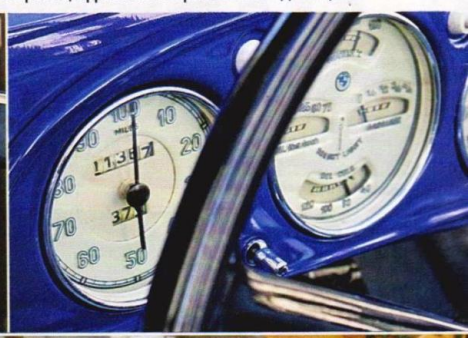
Но этот бело-голубой автомобиль совсем необычный. Главное отличие – руль слева, хотя английские приборы и имя на месте. Ну а кроме того, машина датирована 1940-м!

20 мая того года солдаты вермахта вышли к Ла-Маншу, 26-го

Тяги стеклоочистителя – внутри, под ветровым стеклом.

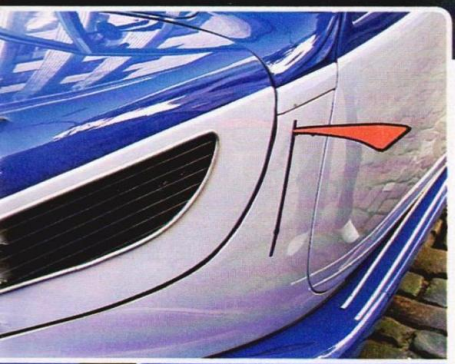
Каждую деталь выполняли основательно, словно на века.

Руль – слева, как в немецких БМВ, но приборы оцифрованы в британских единицах.



В отсутствии декора и «железном» дизайне салона, несомненно, есть свой шарм.

Указатель поворотов флажкового типа – обычный для 1930-х атрибут.



Пакт британско-немецкой дружбы. Ей предстояло выдержать огромные испытания...

началась эвакуация британских соединений с континента. Правда, в июне Гитлер, выступая в рейхстаге, предложил британцам мир. Но через пару дней министр иностранных дел Ее Величества отверг сделку. 9 июня началась знаменитая воздушная Битва за Британию. До первой бомбардировки Лондона оставалось менее двух месяцев...

Кому достался этот БМВ-327 в 1940-м? По каким дорогам ездил? От чьих бомб его уберегла судьба? Ответов мы не получим уже никогда. Но, согласитесь, без тайн история, в том числе автомобильная, была бы слишком прозаична и скучна...

ВСЕМИ ЦВЕТАМИ

История 327-й не закончилась в 1941 году (последние машины собрали именно тогда, но среди них английских уже, конечно, не было). Автомобиль и после войны продолжали выпускать все в том же Эйзенахе (только теперь он оказался в советской зоне оккупации, позже – ГДР) вплоть до 1955 года. Правда, в начале 1950-х голубой цвет

БАВАРЕЦ ИЗ ТЮРИНГИИ

БМВ-327 дебютировал в 1937 году. Купе и кабриолеты оснащали 6-цилиндровым 2-литровым мотором мощностью 55 л.с. с двумя карбюраторами, а часть машин – 80-сильной версией двигателя с тремя карбюраторами. До 1941 года построили 1124 кабриолета и 179 купе. Не более сотни машин собрали для Великобритании.

После войны модель выпускали с 1948 по 1955 год, с 1952-го – под маркой ЭМВ. Последняя версия имела 57-сильный двигатель. В этот период собрали 353 кабриолета и 152 купе.

на эмблеме сменили на красный, а в марке поменяли первую букву – эйзенахское предприятие стало именоваться ЭМВ (право на фирменный герб и название отсудил головной мюнхенский завод). Зато 327-ю немного модернизировали, в частности, доведя мощность «шестерки» до 57 л.с.

Эти предвоенные 2-литровые моторы вплоть до начала шестидесятых продолжали выпускать также в Баварии. Они снова объявились и в Британии: местная компании «Бристоль» наладила после войны выпуск модернизированных БМВ-327 под собственным логотипом. По старой памяти эти двигатели применял и «Фрэзер-Нэш». А также немецкая фирма «Веритас», строившая спортивные модели на основе предвоенных разработок БМВ.

В общем, БМВ-327, шурша высокими шинами и низко порыкивая неубиваемой «шестеркой», успешно пропутешествовал не только через границы, но и через время. Предвоенных 327-х, тем более с английской родословной (таких, говорят, построили меньше сотни), осталось совсем немного. Но у данного экземпляра оказалась счастливая судьба! Почти такая же светлая, как тот солнечный день с редкими облаками на голубом небе, в который мы с этим родстером и познакомились. ЗР

Редакция благодарит Эдуарда Мацепуру за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.

Мотор с двумя карбюраторами выглядит и работает так, словно не минуло 70 лет.

Спереди в БМВ сидеть очень удобно, задние же места, как и положено спортивной машине, условные.

ГРАН-ПРИ 2012 За рулем

Перед вами 28 новинок российского рынка. Выберите из них лучшие – и получите шанс выиграть один из пяти призовых автомобилей «Лада-Гранта»!

Указаны данные: мощность, тип привода, тип кузова, цена, публикация в ЗР.

КЛАСС МИНИ

101. Kia Picanto. 69–85 л.с., передний, хэтчбек, 354 900–549 900 руб. ЗР, 2011, № 6, 10*.

102. Lifan Smily. 89 л.с., передний, хэтчбек, 259 900–289 900 руб. ЗР, 2011, № 7.

103. Mitsubishi i-MiEV. 64 л.с., задний, хэтчбек, 1 799 000 руб. ЗР, 2011, № 5.

МАЛЫЙ КЛАСС

201. Hyundai Solaris. 107–123 л.с., передний, седан, хэтчбек, 399 000–649 000 руб. ЗР, 2011, № 2, 4, 7, 8, 9, 10*.

202. Kia Rio. 107–123 л.с., передний, седан. ЗР, 2011, № 8, 9.

203. Suzuki Swift. 94 л.с., передний, хэтчбек, 559 000–639 000 руб. ЗР, 2010, № 11; 2011, № 5.

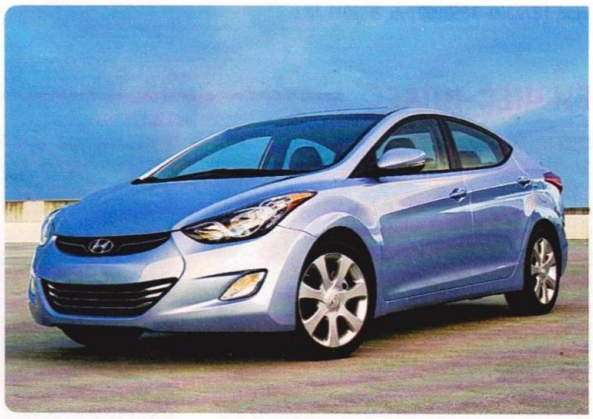
*Публикация запланирована.

КОМПАКТ-КЛАСС

301. Citroen C4. 120 л.с., передний, хэтчбек, 574 900–747 900 руб.
ЗР, 2011, № 2, 8, 9.

302. Ford Focus. 105–150 л.с., передний, хэтчбек, седан, 499 000–829 500 руб.
ЗР, 2011, № 4, 7, 8, 10*.

304. Volkswagen Jetta. 150 л.с., передний, седан, 784 000–923 000 руб.
ЗР, 2011, № 3.



303. Hyundai Elantra. 132–150 л.с., передний, седан. ЗР, 2011, № 8, 10*.

КОМПАКТ-ПРЕМИУМ

401. BMW 1 Series. 136–184 л.с., задний, хэтчбек, 875 000–1 120 000 руб.
ЗР, 2011, № 9.

402. Lexus CT 200h. 136 л.с., передний, хэтчбек, 1 244 000–1 696 000 руб.
ЗР, 2011, № 4, 10.

СРЕДНИЙ КЛАСС

501. Mercedes-Benz C-Klasse. 156–457 л.с., задний, седан, универсал, купе, 1 370 000–3 850 000 руб. ЗР, 2011, № 6.

502. Volkswagen Passat. 122–210 л.с., передний, седан, универсал, 859 000–1 508 000 руб. ЗР, 2010, № 12; 2011, № 6.

БИЗНЕС-КЛАСС

601. Audi A6. 180–300 л.с., передний или полный, седан, 1 660 000–2 350 000 руб. ЗР, 2010, № 3, 7.

602. Chrysler 300C. 288–358 л.с., задний, седан.

603. Mercedes-Benz CLS. 306–525 л.с., задний или полный, седан, 3 690 000–6 590 000 руб. ЗР, 2010, № 12.

ВЭНЫ

701. Chevrolet Orlando. 130–141 л.с., передний, компактвэн. ЗР, 2011, № 5.

702. Kia Venga. 90–125 л.с., передний, микровэн, 614 900–738 900 руб. ЗР, 2011, № 5, 10*.

703. Opel Meriva. 100–140 л.с., передний, микровэн, 589 000–826 500 руб. ЗР, 2010, № 7; 2011, № 8, 10*.

Генеральный партнер Scher-Khan

КРОССОВЕРЫ МАЛЫЕ

801. Jeep Compass. 170 л.с., полный, 1 210 000 руб. ЗР, 2011, № 6.

802. Nissan Juke. 117–190 л.с., передний или полный, 649 000–1 065 000 руб. ЗР, 2010, № 9; 2011, № 7.

803. SsangYong Actyon. 149–175 л.с., передний или полный, 745 000–1 199 000 руб. ЗР, 2010, № 11; 2011, № 8.

КРОССОВЕРЫ-ПРЕМИУМ

901. Audi Q3. 170–211 л.с., полный, 1 279 000–1 525 000 руб. ЗР, 2011, № 9.

902. Range Rover Evoque. 150–240 л.с., полный, 1 600 000–2 300 000 руб. ЗР, 2011, № 6, 10*.

КРОССОВЕРЫ БОЛЬШИЕ

1001. Ford Explorer. 294 л.с., полный, 1 799 000–1 959 000 руб. ЗР, 2011, № 8.

1002. Honda Crosstour. 275 л.с., полный, 1 799 000–2 050 000 руб. ЗР, 2011, № 4.

1003. Toyota Highlander. 273 л.с., полный, 1 831 000–1 887 000 руб. ЗР, 2010, № 12; 2011, № 2.

Как голосовать за лучшие автомобили

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2								
Авто 2	002	1								
Авто 3	003	3								
Авто 4	004	4								
Авто 5	005	6								
Авто 6	006	5								

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2	5	6	1	5	6	3	28	
Авто 2	002	1	1	3	2	1	2	1	11	
Авто 3	003	3	4	2	6	3	5	4	27	
Авто 4	004	4	6	5	4	4	3	5	31	
Авто 5	005	6	2	4	5	6	4	6	33	
Авто 6	006	5	3	1	3	2	1	2	17	

Критерии / Автомобили		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Авто 1	001	2	5	6	1	5	6	3	28	4
Авто 2	002	1	1	3	2	1	2	1	11	1
Авто 3	003	3	4	2	6	3	5	4	27	3
Авто 4	004	4	6	5	4	4	3	5	31	5
Авто 5	005	6	2	4	5	6	4	6	33	6
Авто 6	006	5	3	1	3	2	1	2	17	2

1. Аккуратно отделите страницу с анкетой по синей линии. В таблице представлены десять классов автомобилей. В каждом вам предстоит сравнить между собой несколько моделей-номинантов – самые интересные новинки 2011 года. Слева дан пример заполнения таблицы для определения лучшего автомобиля в одном классе.

2. Расставьте автомобили по местам в категории «Ездовые качества». Допустим, по вашему мнению, лучше всех ведет себя на дороге Авто 2, на втором месте Авто 1, на третьем – Авто 3 и так далее.

3. Так же распределите места в остальных шести категориях: «Практичность», «Цена/качество», «Комфорт», «Прогрессивные технологии», «Престиж модели», «Дизайн». Информацию можно почерпнуть из статей ЗР (ссылки – в каталоге).

4. Сложите места, набранные каждым автомобилем, и впишите в графу «Сумма».

5. В победители выходит автомобиль, набравший большее число высоких мест, то есть с НАИМЕНЬШЕЙ СУММОЙ! В данном случае – Авто 2.

6. Впишите в соответствующую графу места, занятые другими номинантами.

7. По такому же принципу сравните автомобили в остальных девяти классах.

8. Помните: таблица должна быть заполнена полностью! Иначе она не допускается к розыгрышу призов!

9. Заполните оборотную сторону карточки. Обязательно укажите свою фамилию, имя, телефон – если выиграете автомобиль, нам нужно будет связаться с вами.

10. Вложите вырезанную страницу в конверт и отправьте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем». На конверте сделайте пометку: «Гран-при ЗР».

11. Отсканированную анкету можно отправить по адресу: grandprix@zr.ru – или проголосовать на сайте grandprix.zr.ru

Напоминаем, что в розыгрыше пяти автомобилей «Лада-Гранта» 23 декабря примут участие только таблицы для голосования, отправленные до 23 ноября 2011 года.

	Автомобили \ Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Класс мини	**Kia Picanto**	101									
	Lifan Smily	102									
	Mitsubishi i-MiEV	103									
Малый класс	**Hyundai Solaris**	201									
	Kia Rio	202									
	Suzuki Swift	203									
Компакт-класс	**Citroën C4**	301									
	Ford Focus	302									
	Hyundai Elantra	303									
	Volkswagen Jetta	304									
Компакт-премиум	**BMW 1 Series**	401									
	Lexus CT 200h	402									
Средний класс	**Mercedes-Benz C-Klasse**	501									
	Volkswagen Passat	502									

	Автомобили \ Критерии		Ездовые качества	Практичность	Цена/качество	Комфорт	Прогрессивные технологии	Престиж модели	Дизайн	Сумма	Место
Бизнес-класс	**Audi A6**	601									
	Chrysler 300C	602									
	Mercedes-Benz CLS	603									
Вэны	**Chevrolet Orlando**	701									
	Kia Venga	702									
	Opel Meriva	703									
Кроссоверы малые	**Jeep Compass**	801									
	Nissan Juke	802									
	SsangYong Actyon	803									
Кроссоверы-премиум	**Audi Q3**	901									
	Range Rover Evoque	902									
Кроссоверы большие	**Ford Explorer**	1001									
	Honda Crosstour	1002									
	Toyota Highlander	1003									

Генеральный партнер

Перечень номинантов и карточка для голосования будут повторно опубликованы в 10 и 11-м номерах «За рулем».

Анкета участника Гран-при-2012

Фамилия_____
Имя_____
Отчество_____
Адрес_____

Телефон, e-mail _____

1. Ваш пол
☐ мужчина ☐ женщина

2. Возраст _____

3. Каким автомобилем вы сейчас владеете?
марка_____модель_____

4. Вы купили автомобиль:
☐ новым
☐ б/у
☐ год выпуска_____
☐ год покупки_____

5. Удовлетворены ли вы своим автомобилем?
☐ удовлетворен
☐ затрудняюсь ответить
☐ не удовлетворен

6. Какие марки автомобильных сигнализаций вы знаете?
1._____
2._____
3._____
4._____

7. Планируете ли вы в ближайшее время купить автомобиль?
☐ да ☐ нет

8. Если да, предположительно когда (укажите год)?
_____

9. Вы уже определились с маркой, моделью?
марка_____ модель_____
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

10. Какую марку вы еще рассматривали при выборе?
марка_____ модель_____
☐ новый
б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

11. Как вы собираетесь финансировать покупку?
☐ возьму автокредит
☐ возьму машину в лизинг
☐ за счет сбережений
☐ не собираюсь покупать

12. Ваше социальное положение:
☐ руководитель
☐ специалист
☐ служащий
☐ рабочий
☐ студент
☐ пенсионер
☐ домохозяйка
☐ безработный

13. Материальное положение:
☐ полный достаток
☐ могу покупать дорогие вещи, но не все, что захочется
☐ хватает на еду и одежду
☐ хватает только на еду

14. Согласны ли вы в будущем принимать участие в опросах журнала «За рулем»?
☐ да ☐ нет

Предлагаем вам ответить на несколько социально значимых вопросов. Обработав анкеты, редакция сможет аргументированно, ссылаясь на наше общее мнение, вести диалог с властью во благо автомобилистов.

1. Власть предлагает увеличить стоимость полиса ОСАГО и сумму страховых выплат. Вы с этим согласны?
☐ да, выплачиваемые ныне суммы часто не покрывают затрат на ремонт
☐ смысла нет, просто надо ставить на место страховщиков: они занижают выплаты
☐ институт ОСАГО следует ликвидировать – он не работает

2. Имеет ли смысл отбирать у МВД технический осмотр?
☐ да, если контроль поручат компетентным людям
☐ нет, все останется по-прежнему, но стоимость ТО вырастет
☐ техосмотр нужно отменить

3. Дума увеличила штрафы для водителей Москвы и Санкт-Петербурга. Считаете ли вы это правильным?
☐ да, в больших городах больше проблем с движением – и наказания нужны строже
☐ все должны нести равную ответственность
☐ штраф нужно привязать к уровню доходов конкретного человека

4. Включать ли транспортный налог в стоимость топлива взамен нынешней тарификации по мощности?
☐ да, в этом случае платит только тот, кто ездит
☐ езжу много, но машина у меня слабенькая – действующая система мне выгоднее
☐ транспортный налог следует включить в стоимость нового автомобиля

5. Какое содержание алкоголя в крови водителя (в промилле) вы считаете допустимым?
☐ 0
☐ 0,3
☐ 0,5

6. Имеет ли смысл замена милиции полицией?
☐ да, если из полиции уберут преступников и взяточников
☐ это только смена вывески, все останется по-прежнему
☐ надо всех разогнать и набрать новых людей, без милицейского прошлого

За рулем

№09 2011 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 963-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Тимкин, Максим Гомянин, Максим Сачков (зав. отд.)
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Павел Леонов, Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Конон
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Олег Степаненков, Владимир Соловьев
iPAD-ВЕРСИЯ
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Анастасия Приходько (художник), Милиана Коломиец
digital@zr.ru
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 420 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.

© «За рулем», 2011

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

НА СТАРТ ВЫЗЫВАЮТСЯ...

Трем новинкам российского автопрома предстоит нелегкое испытание. На старте «60 часов «За рулем» – «Лифан-Солано» из Черкесска, «Форд-Фокус» и хэтчбек «Хёндай-Солярис» из Санкт-Петербурга. Микровэны «КИА-Венга», «Опель-Мерива» и «Хонда-Джаз» встретятся в обычном групповом тесте. А также представим хэтчбек «Шевроле-Круз», опробуем «Хёндай-Соната» с мотором 2,4 л, проверим на ходу «Рейндж-Ровер Эвок».

ПЕРЕДАЕМ ОПЫТ

владельца «Форда-Куга», по винтикам разбираем «Киа-Пиканто», прощаемся с «Волгой-Сайбер». Выбираем 16-дюймовые «шиповки».

КРЕПКИЙ ГАРАЖ

Власти крушат гаражи, но мы знаем, как их отстоять. Закон о такси задушит частников и взвинтит цены?

ПАРТНЕР РУБРИКИ MOTUL Премиальные масла на основе двойных эстеров! www.motul.ru

ПОЕХАЛИ

в Одессу – на границе скандал: в машину подбросили патроны.